

FIAT AUTO
BILANCIO CONSOLIDATO
1 9 9 3

926



FIAT

INNOCENTI



Fiat Auto



FIAT

INNOCENTI



44

INDICE

	pag.
Consiglio di Amministrazione, Collegio Sindacale e Revisori	3
Principali dati economici e finanziari	4
Introduzione	5
Struttura di Fiat Auto	8
Mercato	9
Vendite	12
Produzione	15
Investimenti	18
Innovazione tecnologica	20
Nuove iniziative	22
Ambiente	22
Attività sportiva	23
Personale e Relazioni Sindacali	23
Fatti di rilievo intervenuti dopo la chiusura dell'esercizio	26
Sezione finanziaria	32
Elenco delle Società Controllate	50

CONSIGLIO DI AMMINISTRAZIONE

Presidente Giorgio Garuzzo

*Amministratore Delegato
e Direttore Generale* Paolo Cantarella

Consiglieri Paolo Bernardelli
Ruggero Ferrero
Francesco Paolo Mattioli
Umberto Quadrino
Gian Carlo Vezzalini

*Segretario del Consiglio
di Amministrazione* Ezio Gandini

COLLEGIO SINDACALE

Federico Gamna - *Presidente*
Giuseppe Arnulfo
Giovanni Peradotto

SOCIETÀ DI REVISIONE

Price Waterhouse S.a.s.

PRINCIPALI DATI ECONOMICI E FINANZIARI

in milioni
di ECU

1993

in miliardi
di lire

1993

in miliardi
di lire

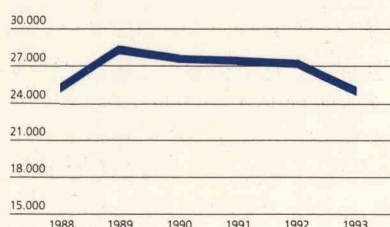
1992

in miliardi
di lire

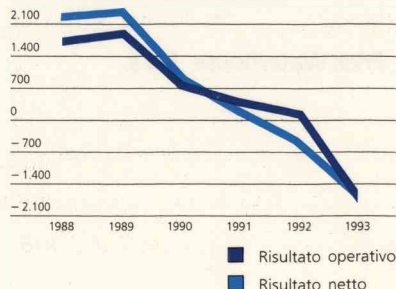
1991

RISULTATI ECONOMICI				
13.125	Ricavi netti	25.049	27.446	27.506
904	Ammortamenti	1.726	1.318	1.574
(870)	Risultato operativo	(1.661)	(544)	160
(211)	Oneri (proventi) finanziari netti	(402)	300	420
(906)	Risultato prima delle imposte	(1.730)	25	458
(920)	Risultato netto (dopo la quota di terzi)	(1.756)	3	386
(10)	Autofinanziamento (risultato prima della quota di terzi più ammortamenti)	(19)	1.334	1.988
DATI PATRIMONIALI AL 31 DICEMBRE				
15.058	Totale attività	28.737	29.190	27.224
(1.435)	Posizione finanziaria netta	(2.738)	1.163	3.838
3.776	Patrimonio netto	7.206	8.750	8.805
ALTRI DATI STATISTICI				
2.655	Investimenti	5.066	3.924	2.159
603	Ricerca e sviluppo	1.150	1.333	1.358
120.338	Dipendenti al 31.12 (numero)	120.338	125.378	128.925
2.717	Costo del lavoro	5.185	5.570	5.507
INDICI				
(6,6%)	Risultato operativo su ricavi netti	(6,6%)	(2,0%)	0,6%
(14,5%)	Risultato operativo su capitale investito netto medio	(14,5%)	(6,1%)	2,3%
(7,0%)	Risultato netto (prima della quota di terzi) su ricavi netti	(7,0%)	n.s.	1,5%
(22,0%)	Risultato netto su patrimonio netto medio	(22,0%)	n.s.	4,5%

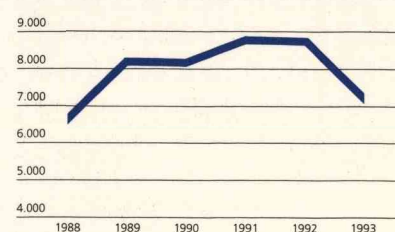
RICAVI NETTI
(LIRE/MILIARDI)



**RISULTATO OPERATIVO E
RISULTATO NETTO**
(LIRE/MILIARDI)



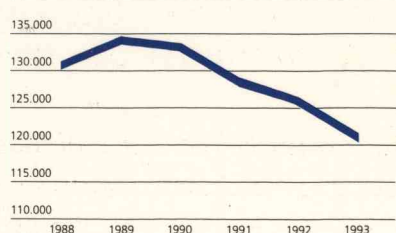
PATRIMONIO NETTO
(LIRE/MILIARDI)



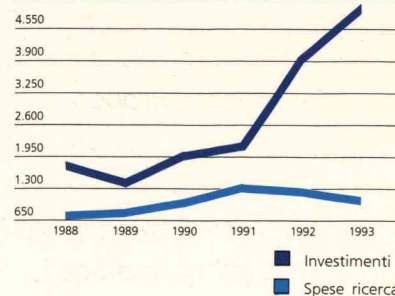
**POSIZIONE
FINANZIARIA NETTA**
(LIRE/MILIARDI)



DIPENDENTI
(UNITÀ)



INVESTIMENTI E SPESE DI RICERCA
(LIRE/MILIARDI)



INTRODUZIONE

L'anno 1993 ha portato al massimo grado di evidenza gli aspetti che più caratterizzano l'attuale fase storica attraversata da Fiat Auto: l'impegno per lo sviluppo, al fine di predisporre le condizioni strutturali necessarie per il successo negli anni a venire; la crisi dei mercati, che incide negativamente sulla redditività aziendale; il processo di ristrutturazione interna, inteso a ricostruire adeguati spazi di margine economico e finanziario, malgrado l'assorbimento di risorse provocato dalla situazione congiunturale e dagli investimenti straordinari.

Per quanto riguarda il primo aspetto, l'avanzamento dei programmi impostati già da alcuni anni ha consentito di raggiungere nel 1993 delle tappe fondamentali che si sono concretizzate in eventi di grande significato industriale e commerciale.

Nel mese di settembre è stata presentata alla stampa internazionale e alla rete di distribuzione la nuova Fiat Punto, la cui commercializzazione è iniziata contemporaneamente nei principali Paesi d'Europa a partire dal mese di novembre.

Fin dai momenti iniziali, la nuova vettura ha riscontrato un unanime consenso nell'ambito degli esperti del settore, cui ha immediatamente fatto seguito un'eccellente accoglienza di pubblico e, di conseguenza, un rapido avvio di ordinativi.

Contemporaneamente si avviava la produzione nel nuovo stabilimento di Melfi, costruito in accordo con i programmi nel breve periodo di tempo intercorso dalla metà del 1991.

È stato così possibile affiancare, sin dal gennaio 1994, alla produzione della Fiat Punto proveniente dagli stabilimenti di Mirafiori e di Termini Imerese anche quella di Melfi cosicché la salita produttiva è risultata molto rapida; a fine marzo 1994 le consegne alla rete ammontavano già a 170.000 unità e il ritmo di produzione giornaliero toccava le 2.000 unità, anticipando il tasso di crescita programmato verso il valore di circa 3.000 unità che verrà raggiunto a metà dell'anno in corso.

Come è noto, la nuova fabbrica e il nuovo prodotto sono stati entrambi concepiti e sviluppati secondo principi profondamente innovativi sia nelle modalità organizzative e sia negli aspetti tecnici, in modo da rappresentare quanto di meglio sia possibile reperire internazionalmente.

La nuova Coupé Fiat, lanciata a febbraio 1994, segna il ritorno della marca in un segmento di prestigio nella linea di una tradizione ben nota ed apprezzata.

Per la marca Lancia, l'uscita del nuovo modello Delta, a marzo 1993, potenzia con una vettura di prestigio elevato l'offerta in un segmento di mercato di interesse primario e a livello europeo.

Corrispondentemente alle realizzazioni suddette e alla continuazione del programma, che prosegue ben al di là di quanto è stato espresso finora, il 1993 ha fatto registrare un livello record negli investimenti in attivo fisso: 5.066 miliardi, contro 3.924 dell'anno precedente.

Se a tale cifra si aggiungono le spese di ricerca e sviluppo, contabilizzate a conto economico per lire 1.150 miliardi (1.333 l'anno precedente) si ottiene un totale di lire 6.216 miliardi pari al 24,8% sul fatturato: una cifra di assoluta eccezionalità a livello mondiale, che testimonia inequivocabilmente sull'entità dell'iniziativa di sviluppo in corso.

Una parte non trascurabile degli investimenti e dell'impegno di organizzazione e di addestramento è stata destinata a potenziare la rete di vendita, anche al fine di metterla in condizione di trarre in futuro il massimo beneficio dal lancio dei nuovi modelli sui mercati internazionali.

La crisi del mercato europeo ha assunto nel 1993 proporzioni per dimensione e per durata quali non si riscontravano da decenni. Complessivamente il mercato si è attestato a 11,3 milioni di unità, il 15,4% in meno dell'anno precedente, ma alcuni Paesi sono stati ancor più penalizzati, in particolare Spagna (-25,9%), Italia (-20,4%) e Germania (-18,4%); soltanto il Regno Unito si è mosso nella direzione opposta, con un miglioramento dell'11,3%, a partire però da una situazione preesistente già assai depressa.

Fiat Auto ha quasi ovunque mantenuto le proprie quote di mercato, migliorandole anche in alcuni Paesi, ma la minor incidenza del mercato italiano sul totale ha penalizzato la quota complessiva, che è scesa dall'11,9% all'11,2%.

Molto buono è stato invece il comportamento dei mercati al di fuori dell'Europa Occidentale di particolare interesse per Fiat: Polonia (+20,1%), Turchia (+39,6%) e Brasile (+47,9%), con un andamento delle quote di mercato ovunque molto soddisfacente (rispettivamente 53,6%, 46,3% e 24,3%).

Complessivamente a livello consolidato Fiat Auto ha fatturato 1.801.000 vetture, 8% in meno dell'anno prima; il calo è stato ovviamente più marcato in Europa (-21,9%), con una parziale compensazione a seguito del miglioramento in Brasile.

Il fatturato complessivo è ammontato a lire 25.049 miliardi con un calo dell'8,7% rispetto a 27.446 miliardi dell'anno prima e il conto economico si è chiuso con una perdita di lire 1.756 miliardi, a fronte del pareggio del 1992.

Al risultato consolidato hanno fornito un contributo molto positivo le attività brasiliane e i risultati dell'azienda in Turchia.

In tutti i comparti aziendali nell'anno 1993 si è proseguita con determinazione l'attività di riduzione dei costi e delle spese. L'obiettivo che Fiat Auto si pone è il raggiungimento del punto di pareggio di conto economico anche in una congiuntura di mercato non favorevole e quindi senza far conto su aggiuntività di margini derivanti da futuri incrementi nei volumi di produzione.

È ovvio che tale strategia prospetti un'accentuata ripresa della redditività, non appena la congiuntura ritorni ad una tendenza di crescita della domanda.

Il miglioramento dell'operatività aziendale, anche a seguito del completamento di molti progetti impostati in anni precedenti, e la contemporanea crisi dei mercati, con la conseguente pesante riduzione dei volumi di produzione, hanno insieme contribuito a generare un esubero di personale, in parte con prospettive di transitorietà ed in parte a carattere strutturale.

Quest'ultimo riguarda in particolare determinate attività di carattere impiegatizio, uno stabilimento di veicoli commerciali ubicato in Campania e la maggior parte delle attività di carrozzeria e di montaggio finale dello stabilimento di Arese (ove rimarranno le produzioni meccaniche e di modelli spider e coupé, oltre ovviamente al centro di stile, progettazione e prova della marca Alfa Romeo).

Il confronto con le Organizzazioni Sindacali e la mediazione ed il supporto da parte del Governo hanno consentito di raggiungere nel febbraio 1994 una soluzione al problema delle eccedenze che, pur nella gravità della situazione, consentisse di minimizzare l'impatto sociale, attraverso il ricorso a tutti i possibili strumenti quali prepensionamenti, mobilità collegata alla pensione, cassa integrazione e contratti di solidarietà.

Complessivamente l'accordo coinvolge 16.000 persone di cui 8.000 in situazione di eccedenza permanente.

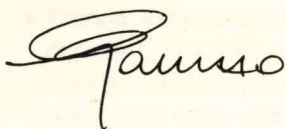
È grato e doveroso rimarcare il contributo del personale operante a tutti i livelli ed in tutti i comparti, che è stato in linea con le migliori tradizioni aziendali malgrado l'emergenza imposta dalle circostanze e l'entità dei sacrifici necessari e quindi si è rivelato determinante nell'affrontare le difficoltà e nell'ottenere le realizzazioni di un anno così difficile e impegnativo.

Le prospettive di mercato per il 1994 non fanno presagire una continuazione del ciclo discendente ma nemmeno consentono di intravedere una decisa ripresa della domanda.

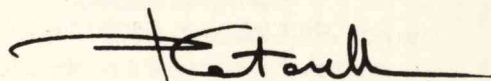
Per Fiat Auto andranno via via prendendo consistenza gli effetti positivi derivanti dalle iniziative di sviluppo e di ristrutturazione sopra descritte.

È quindi da ritenere che la fase più negativa per l'Azienda sia ormai superata. Malgrado permangano fattori critici a livello internazionale e continui ad essere necessario un impegno straordinario da parte di tutti i comparti aziendali, è quindi possibile prevedere il 1994 in una tendenza di netto miglioramento, con prospettive ancora più favorevoli per gli anni seguenti.

G. Garuzzo
Presidente



P. Cantarella
Amministratore Delegato



STRUTTURA DI FIAT AUTO

Fiat Auto opera attualmente sui mercati nazionali e internazionali con i marchi Fiat, Lancia-Autobianchi, Alfa Romeo, Innocenti e Maserati.

È presente in 30 paesi con 67 società di cui 51 controllate e 16 collegate.

L'attività produttiva, suddivisa nei comparti stampaggio, meccanica e assemblaggio è svolta in Italia (29 stabilimenti), Brasile (1 stabilimento), Venezuela (1 stabilimento), Argentina (1 stabilimento) e Polonia (8 stabilimenti).

La distribuzione delle autovetture in Europa è effettuata tramite una rete di oltre 4.500 punti di vendita (di cui circa 1500 in Italia) tra concessionari e succursali.

Le principali variazioni dell'area di consolidamento avvenute nel 1993 riguardano:

- la cessione alla Fiat S.p.A. della quota di partecipazione nella società Ferrari S.p.A.;
- l'acquisizione dalla famiglia De Tomaso della restante quota, pari al 51%, della Maserati S.p.A.;
- la costituzione della nuova società di servizi Fiat Auto Mains S.r.l. per lo studio, la produzione e la gestione delle applicazioni informatiche del sistema informativo amministrativo di Fiat Auto.

Nel mese di settembre 1993 si è conclusa la trattativa con le autorità polacche in merito all'acquisizione degli stabilimenti FSM. Da quel momento ha avuto inizio l'apporto delle attività industriali, commerciali e amministrative nella nuova società Fiat Auto Poland S.A. partecipata per il 94,13% da Fiat Auto S.p.A. attraverso la Sifi S.p.A., e dal Ministero del Tesoro polacco per il restante 5,87%. Il perfezionamento dell'accordo negli ultimi mesi dell'anno non ha consentito di svolgere in tempo utile quelle azioni di omogeneizzazione del processo contabile agli standard internazionali che avrebbero permesso il consolidamento della società con il metodo dell'integrazione globale.

Per tale fatto nel Bilancio Consolidato 1993 la Fiat Auto Poland S.A. viene ancora consolidata con il metodo del patrimonio netto.

A fine 1993 Fiat Auto, con le sole società consolidate con il metodo dell'integrazione globale, possiede un organico di 120.338 iscritti di cui 96.722 in Italia.

M E R C A T O

Il mercato mondiale dell'automobile ha chiuso il 1993 su livelli inferiori del 3,3% rispetto all'anno precedente.

In **Europa Occidentale** il 1993 è stato caratterizzato da una forte caduta della domanda, con la sola eccezione della Gran Bretagna, che sta uscendo da un ciclo recessivo durato 3 anni.

Il rallentamento della attività economica è stato generalizzato ed ha colpito tutti i settori. L'auto in particolare ha subito la più forte caduta della domanda del dopoguerra, paragonabile soltanto a quella del 1973/1974. Allora la crisi fu innescata da fattori esogeni (forte crescita del prezzo del petrolio), mentre oggi è derivata da fattori endogeni. Il recupero dei livelli di domanda sarà quindi più difficile e lento.

Il mercato europeo ha consuntivato 11.313.000 immatricolazioni (-15,4% rispetto al 1992) con una perdita di oltre 2 milioni di unità.

La drastica caduta del mercato ha fatto sì che tutti i costruttori abbiano intrapreso fortissime azioni competitive per salvaguardare i volumi a scapito della redditività. Si è quindi assistito ad una "rincorsa" di azioni promozionali ed a politiche di prezzo molto aggressive, che si sono riflesse sui bilanci di tutti i costruttori. Altra grave conseguenza è stata la riduzione dei livelli occupazionali, come misura tendente a ridurre il livello dei costi di struttura.

Questi gli andamenti registrati nei principali paesi:

- **Italia:** il mercato è stato di circa 1.888.000 vetture con un calo del 20,4% rispetto all'anno precedente. L'andamento negativo che si era già manifestato nell'ultima parte del 1992, si è progressivamente aggravato nel corso dell'anno, raggiungendo la punta massima nel corso della primavera/estate, mentre nell'autunno, anche per effetto del lancio PUNTO, si è assistito ad una stabilizzazione del trend. La tendenza è risultata quindi ancora molto depressa, e non è ipotizzabile una significativa ripresa nel corso del 1994.
- **Francia:** il mercato ha chiuso con un consuntivo di circa 1.714.000 unità con un calo del 18% rispetto all'anno precedente. L'andamento negativo è stato stabile nel corso di tutto l'anno con l'eccezione del mese di gennaio che ha

fatto registrare un livello molto basso.

- **Germania:** il mercato ha mostrato per tutto l'anno una tendenza al calo consuntivando una domanda di 3.100.000 unità (-18,4% rispetto al 1992); questo nonostante l'intensa attività promozionale esercitata da tutte le marche. L'andamento fortemente recessivo dell'economia tedesca, con il conseguente elevato tasso di disoccupazione, è stato alla base dell'andamento negativo della domanda.
- **Gran Bretagna:** il 1993 ha segnato il punto di svolta del mercato inglese che ha mostrato decisi segni di ripresa consuntivando 1.785.000 unità (+11,3% rispetto al 1992). L'andamento positivo della domanda si è via via rafforzato nel corso dell'anno. Si prevede che il trend positivo continuerà nel corso del 1994.
- **Spagna:** la crisi dell'economia spagnola ha influenzato pesantemente anche il mercato dell'auto che ha chiuso ad un livello di 740.000 unità (-25,9% rispetto al 1992). Anche qui la situazione economica permane negativa, per cui non si prevedono sostanziali recuperi nel 1994.
- Anche i restanti **paesi europei**, sono stati caratterizzati da andamenti negativi della domanda.
Nell'area scandinava in forte calo Svezia (-20,6%) e Finlandia (-20,9%) mentre Norvegia (-2,6%) e Danimarca (-4,4%) hanno mostrato andamenti meno negativi. Da segnalare che nell'area scandinava gli ultimi mesi dell'anno hanno dato segnali positivi per cui è ipotizzabile un 1994 migliore dell'anno precedente.
Negativi anche Olanda (-21,9%), Belgio (-19,4%), Svizzera (-9,7%) e Austria (-11,6%).
In Portogallo il mercato, che aveva avuto un andamento abbastanza positivo nella prima parte dell'anno, è sceso nel secondo semestre consuntivando a fine anno un -12,5% rispetto al 1992.

In **Nord America** il 1993 ha segnato una svolta positiva nel mercato, dopo quattro anni consecutivi di calo che avevano determinato una contrazione complessiva del 20%. L'incremento del 1993 è stato del 2,8% con un mercato totale di circa 9,5 milioni di vetture.

In **Giappone** è proseguito il trend di discesa iniziato nel 1991, la caduta della domanda, che

nel 1993 è stata pari al 5,7%, ha evidenziato la situazione di forte debolezza del mercato. Le prospettive di recupero per il 1994 appaiono piuttosto remote.

L'America Latina ha ancora confermato positivamente l'inversione di tendenza fatta registrare a partire dal 1991.

Nel 1993, il Brasile, grazie anche a provvedimenti di sgravio fiscale a favore delle vetture di piccola cilindrata, ha uguagliato il massimo storico degli anni '78-80 (circa 900 mila unità) con un +47,9% rispetto al 1992.

L'Argentina, con un +15,5% ha confermato l'ottima tenuta di un livello di domanda di oltre 320 mila unità. Bisogna ricordare che negli anni '90/91 in Argentina il mercato era di circa 100 mila unità. Grazie alla stabilità politica ed economica del paese si prevede un'ulteriore consolidamento della domanda.

Anche sul versante dell'Europa Orientale e Mediterranea si sono raggiunti risultati importanti. In particolare la Turchia, con un +39,6% rispetto all'anno precedente e la Polonia con 238 mila unità vendute (+20,1% rispetto al 1992) hanno rappresentato due esempi molto incoraggianti.

Anche la domanda europea di veicoli commerciali è stata penalizzata nel 1993 dalla crisi economica. Si è passati infatti da 1.461.000 consegne del 1992 al 1.153.000 del 1993 con una contrazione del 21,1%.

Alla riduzione media europea sono sostanzialmente allineate Francia e Germania, mentre sono particolarmente pesanti le perdite in Spagna (-36,3%) e Italia (-27,3%). In Gran Bretagna la riduzione è stata molto inferiore alla media europea (-5,2%).

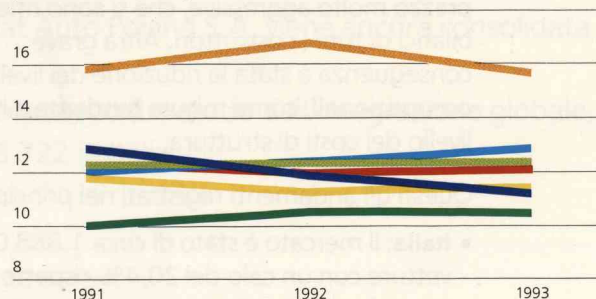
MERCATO EUROPA - QUOTA FIAT

(INCIDENZA IN %)



MERCATO EUROPA - QUOTE CONCORRENZA

(INCIDENZA IN %)



- FIAT/LANCIA/ALFA ROMEO
- VOLKSWAGEN/AUDI/SEAT
- PEUGEOT
- FORD
- GENERAL MOTORS/OPEL
- RENAULT
- CASE GIAPPONESI

FIAT PRESENTA LA NUOVA FIAT.

IL 6 E 7 NOVEMBRE PRESSO CONCESSIONARIE E SUCCURSALI **FIAT**



FIAT PUNTO. LA RISPOSTA. **FIAT**

2

1. Fiat Punto. Anticipazione.

2. Fiat Punto. Affissione.

3. Fiat Punto. Doppia pagina rivista.

PIU' SCELTA, LA DOMANDA.

FIAT PUNTO. LA RISPOSTA.

Nasce la risposta ai vostri bisogni e ai vostri desideri. Con 14 versioni, a 3 o 5 porte, 4 motoristi a benzina e un turbodiesel, sei livelli di allestimento (S, SX, ELX) e 13 nuovi colori, la Fiat Punto è motor, più scelta di scelta. Quanto le versioni speciali Fiat Punto a Spazio, per chi ama una guida giovane e brillante e per i neopatentati. Punto 1000 (1300) Salotto (Three) che offre di serie tutti i comfort aggiuntivi di prestigio: air conditioning, ABS e autoradio.

Punto 1.0 (Economy Drive) con cambio a rapporti allungati in grado di percorrere oltre 25 Km con un litro e 100 Km/h e, per il massimo livello di protezione e di equipaggiamento, la

Punto 1.1 (1.1i) CN oltre 100 Km/h, autoradio, ABS, maniglie in lega di serie. E ancora, come personalità "94", Punto, Salotto e Punto Cabrio.

C'è una Fiat Punto per ogni esigenza e per la vostra.

FIAT

3

VENDITE

Nel 1993, a livello consolidato, Fiat Auto ha venduto 1.800.800 unità (-8% rispetto al 1992).

In Europa **Fiat Auto** ha mantenuto sostanzialmente le proprie posizioni, con circa 1.155.000 vetture vendute ed una quota dell'11,2%. La quota in Italia è stata del 44,9% (44,4% nel 1992). In Germania si è consuntivato il 3,7%, in Francia e Spagna il 5,2% e in Gran Bretagna il 2,6% (con un incremento dei volumi del 34%). Buoni risultati anche in Olanda 6,7%, Svizzera 6,5%, Portogallo 14,3% e Grecia 15%.

Parlando dei singoli marchi **Alfa Romeo** ha venduto complessivamente 115.900 vetture ed in Europa ha consuntivato una quota dell'1,1%. In Italia la quota è stata del 4,2%. Da sottolineare il buon risultato della 155, grazie all'ampliamento della gamma con le nuove motorizzazioni 1.7 Twin Spark e con l'introduzione delle versioni turbo diesel.

Da segnalare anche la nuova 164 Q4, che adotta soluzioni tecnologiche molto innovative, con un'inedita trasmissione a 4 ruote motrici dotata del sistema viscomatic a controllo elettronico abbinato ad un nuovo cambio a 6 marce. Da segnalare infine i brillanti risultati sportivi raggiunti dalla marca con la vittoria della 155 nel Campionato Turismo Tedesco, di gran lunga il più importante d'Europa.

Di rilievo le quote consuntivate in Olanda 1,7%, Svizzera 1,5% e Grecia 2,7%. Buoni anche i risultati di Portogallo, Belgio e Francia.

Lancia ha venduto complessivamente 162.700 unità. In Europa la quota è stata dell'1,6% ed in Italia del 7,3%. Da segnalare il successo ottenuto dalla Delta, berlina compatta a 2 volumi destinata a raccogliere l'eredità del modello precedente esaltandone le doti di abitabilità, comfort e sicurezza, ottenute con soluzioni tecniche di avanguardia.

Da segnalare le quote realizzate in Grecia, Portogallo e Svizzera.

Le vendite totali del marchio **Fiat** sono state di 1.511.000 unità. In Europa, in un contesto di mercato particolarmente difficile sia per la forte caduta della domanda che per le politiche aggressive di tutti i costruttori, Fiat ha venduto

886.000 vetture con una quota dell'8,4%. In Europa Occidentale i risultati più significativi sono stati raggiunti in Francia (4,2%), Spagna (3,8%), Olanda (4,7%), Germania (3%), Portogallo (11,7%) e Grecia (10,6%).

Risultati molto positivi sono stati conseguiti sui mercati extraeuropei. In particolare in Brasile dove la domanda automobilistica è cresciuta del 47,9% rispetto al 1992, la quota Fiat è salita al 24,3% (22,6% nell'anno precedente) portando il marchio al 2° posto del mercato. Molto positivi anche i risultati ottenuti in Argentina dalla Sevel (30% del mercato), in Polonia, dove la quota è salita dal 39,3% del 1992 al 53,6% e in Turchia, dove la TOFAS ha raggiunto il 46,3% del mercato.

Il 1993 è stato caratterizzato da un'intensa attività a livello di prodotto; Fiat ha significativamente innovato la Tipo con il lancio della versione a tre porte. Per tutta la gamma del modello (così come per la Tempra) sono stati effettuati importanti interventi per la sicurezza dei passeggeri.

Da sottolineare anche l'inserimento del nuovo motore 2.5 litri V6 sul modello Croma e il lancio della versione Suite della Cinquecento, dotata di condizionatore d'aria e di altri contenuti qualificanti.

Il Coupé Fiat, presentato in novembre, testimonia il ritorno del marchio nel mercato delle vetture sportive. La linea originale, le prestazioni e gli elevati contenuti tecnologici rinnovano la tradizione delle grandi sportive italiane del passato.

La grande novità del 1993 è rappresentata tuttavia dalla Punto, la cui commercializzazione è iniziata nel mese di novembre nei principali mercati europei (Italia, Francia e Germania). Con questo modello Fiat intende riconfermare il proprio ruolo preminente nel segmento di mercato in cui è sempre stata protagonista assoluta. La progettazione e la realizzazione della vettura sono state completate in tempi molto brevi e con livelli qualitativi di eccellenza. Pensata come vettura "europea", la Punto è il risultato di una nuova filosofia centrata fin dall'ideazione del modello sulle aspettative del cliente, sempre più orientato a privilegiare i contenuti di ecologia, affidabilità, sicurezza e comfort.

Design fortemente innovativo, ampia gamma di motorizzazioni ad alta potenza specifica e novità

ALFA 155
TWIN SPARK 1.7,
GUIDARE IL COMFORT.

Dalla tecnologia Alfa Romeo nasce Alfa 155 1.7. Doppia 1.7, giunto di un nuovo equilibrio tra potenza e fluidità di marcia. Il suo carattere straordinario si sente subito a bordo e provando il piacere di guidarla. Un comfort superiore e la cura nei minimi dettagli testimoniano il nuovo più elevato di tecnologia in serie. Una risposta ai bisogni di strada. Alfa Romeo si regala nuovi contenuti di sicurezza. Con la nuova Alfa 155 1.7. Con il piacere di una grande tradizione sportiva italiana.

Modello	Cilindrata (cc)	Potenza (CV/kW)	Velocità max (km/h)	Accel. 0-100 (sec)	Consumo (litri/100km)
155 1.7	1700	115/84	185	10.5	7.5
155 1.7i	1700	115/84	185	10.5	7.5
155 1.7i	1700	115/84	185	10.5	7.5
155 1.7i	1700	115/84	185	10.5	7.5
155 1.7i	1700	115/84	185	10.5	7.5
155 1.7i	1700	115/84	185	10.5	7.5

Consumo (litri/100km) ciclo urbano/extraurbano/combinato

COUPÉ FIAT. BENTORNATO COUPÉ!

La forza: 190 CV con Viscodrive. La quiete: interni in Alcantara.

Lancia delta HF turbo

La potenza è il suo lato più affascinante. Eleganza e il suo gusto di linea. La sicurezza è il suo grande successo. Da un nuovo equilibrio tra sportività e piacere nasce l'auto più emozionante che abbia mai guidata. Prestazioni senza precedenti, dotate di collaudati sistemi di sicurezza con ABS, airbag, ABS, Comfort e il suo sistema "Bentornato" esprime il suo carattere sportivo, dinamico. Prestazioni turbocompressore con intercooler, alberi a camme, Viscodrive, 190 CV (138, 220 km/h).

Lancia delta 2.0 HF turbo 190 CV DIN - 2.0, 16v 142 CV DIN - 1.6, 102 CV DIN - 1.6, 76 CV DIN.

Lancia Il Granturismo.

- Alfa 155. Doppia pagina rivista.
- Coupé Fiat. Doppia pagina rivista.
- Lancia delta HF turbo. Doppia pagina rivista.

tecnologiche assolute nel segmento, quali il cambio a 6 marce, fanno della Punto, a giudizio della stampa specializzata di tutto il mondo, un'auto di assoluto valore.

Sul mercato italiano il marchio Fiat ha consegnato 617.900 vetture con una partecipazione del 32,7%.

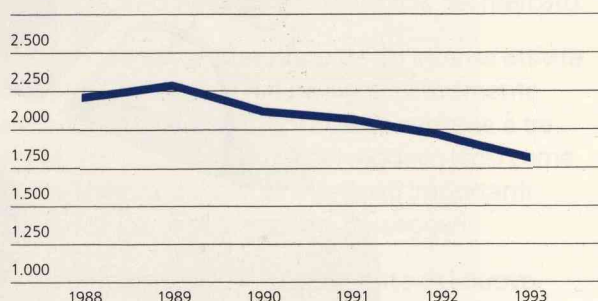
I **Veicoli Commerciali** pur in presenza di un mercato negativo hanno consuntivato un buon risultato in Italia, realizzando una quota del 33,7%, superiore all'anno precedente (32,2%). A questo risultato hanno contribuito la sostanziale tenuta del Ducato e, in particolare, il rinnovo della gamma Fiorino che ha consuntivato nello specifico segmento una quota del 38% (35,2% nel 1992).

In Europa, è stata ottenuta una quota del 7,4%.

Si è confermato il successo delle vendite in Germania con un 10,3% di quota e con il Ducato leader nel settore dei veicoli trasformati per il tempo libero (caravan, motorhome), dove detiene il 60% del mercato specifico.

Il fatturato netto consolidato ricambi nel 1993 è risultato pari a 2.412 miliardi di lire con un incremento dell'1,8% rispetto all'anno precedente.

FATTURAZIONI DI VETTURE E DERIVATI (UNITÀ/000 - VENDITE A RETE PRIMARIA)



FATTURAZIONI DI VETTURE E DERIVATI

(migliaia di unità)

	ITALIA (1)		ESTERO (2)		TOTALE	
	1993	VAR. %	1993	VAR. %	1993	VAR. %
Marca Fiat (3)	581,8	- 25,3	456,1	- 15,6	1.037,9	- 21,3
Marche Lancia-Autobianchi	118,5	- 24,3	44,2	- 21,6	162,7	- 23,6
Marca Alfa Romeo	65,6	- 29,5	50,3	- 23,9	115,9	- 27,2
TOTALE	765,9	- 25,5	550,6	- 16,9	1.316,5	- 22,1
Innocenti	10,5	- 30,9	0,0		10,5	- 30,9
Ferrari S.p.A.	—		—		—	
Maserati S.p.A.	0,4		0,3		0,7	
Polonia	—	—	125,9		125,9	
Brasile (Fiat Automoveis S.A.) (4)	—	—	347,2	39,7	347,2	39,7
TOTALE	776,8	- 25,6	1.024,0	12,0	1.800,8	- 8,0

(1) Numero vetture e derivati venduti a rete primaria.

(2) Numero vetture e derivati venduti dall'Organizzazione Commerciale Estera (Affiliate Fiat Auto ed importatori diretti) alla rete primaria nei diversi mercati.

(3) Comprende unità provenienti da Fiat Auto Poland e Fiasa, distribuite dalla rete commerciale Fiat Auto.

(4) Considera fatturazioni alla rete Fiat Auto in Brasile ed export verso paesi emergenti.

PRODUZIONE

Il 1993 è stato caratterizzato dal massimo sforzo in termini di investimenti per il rinnovo della gamma dei prodotti e per l'avvio degli stabilimenti di Melfi e Pratola Serra.

I volumi produttivi di Fiat Auto e società consociate sono stati di 1.786.600 vetture, di cui 1.165.000 in Italia, 359.800 in Brasile e 261.800 in Polonia. A questi volumi si aggiungono le produzioni delle società collegate e licenziatricie pari a 314.100 unità.

Peraltro il persistere della crisi di mercato ha reso necessario un importante ricorso alla Cassa Integrazione Guadagni.

L'evento che ha caratterizzato il 1993 è stato, come accennato, il lancio del modello Punto.

La produzione di questo modello è iniziata a luglio nello stabilimento di Mirafiori. La salita produttiva per quanto riguarda i volumi e i livelli di qualità raggiunti è stata superiore ai pur ambiziosi obiettivi prefissati.

Ad ottobre la produzione della Punto è stata avviata anche nello stabilimento di Termini Imerese nel quale l'inserimento dei nuovi impianti necessari ha richiesto l'ampliamento dello stabilimento.

Parallelamente, terminate le attività di installazione degli impianti e della centrale elettrica, la produzione della Punto è iniziata in dicembre anche nel nuovo stabilimento S.A.T.A. di Melfi, in anticipo sui programmi stabiliti.

Sempre con riferimento al nuovo modello Punto, nel corso del 1993 si sono avuti i seguenti avviamenti di produzione:

- a Mirafiori, i nuovi cambi 8/13 kgm a 5 e 6 marce e il nuovo motore 1697 DS 1ACT turbo. È pure iniziato l'attrezzamento del nuovo motore Torque 16 valvole, che equipaggerà altri modelli, oltre alla Punto;
- a Sulmona, il complesso di linee per la lavorazione delle sospensioni;
- a Pomigliano e Rivalta 2 linee robotizzate di saldatura per la traversa anteriore e telaio posteriore;
- a Livorno, le nuove guide meccaniche a rapporto variabile e gli alberi sterzo;
- a Termoli, i motori 1108 e FIRE 1242 SPI/MPI.

Per questi ultimi si è attuato un ampliamento di lay-out con l'introduzione di nuove linee di lavorazione e montaggio senza peraltro alterare la logica e la produttività dell'insieme esistente, in virtù della flessibilità del progetto iniziale.

Per quanto riguarda gli altri modelli, nel corso del 1993 è stato lanciato il modello Lancia Delta, prodotto a Pomigliano.

Lo stabilimento di Cassino ha iniziato la produzione della Tipo 3 porte e realizzato il maquillage della Tipo 5 porte prodotta anche a Rivalta. Arese ha iniziato la produzione del modello 164 Q4.

A Pomigliano è iniziata la produzione della nuova Alfa 145 3 porte che sarà commercializzata nella seconda parte del 1994.

Ad Arese si sta concludendo l'installazione dei mezzi di lavoro per la fabbricazione dei nuovi modelli Spider e Coupé Alfa.

Presso lo stabilimento di Rivalta si sta concludendo l'inserimento degli impianti per il nuovo modello Lancia del segmento E. Sono inoltre proseguite le attività per l'industrializzazione del modello Dedra F.L. e SW.

Nel corso dell'anno sono stati incrementati sui nuovi modelli e su quelli di segmento medio alto i contenuti di sicurezza passiva, con particolare cura agli urti frontali e laterali (rinforzi, pretensionatori alle cinghie di sicurezza, airbag lato guidatore e passeggero) ed al conseguente rischio di incendio del veicolo (interruttori inerziali).

In tutti gli stabilimenti italiani è stato completato, come previsto, il processo di trasformazione secondo il modello organizzativo della " Fabbrica integrata ", che ha l'obiettivo di migliorare la competitività e la qualità della produzione.

Per quanto riguarda l'Esterio, tutti gli stabilimenti hanno operato con livelli di saturazione particolarmente elevati.

In Brasile sono state effettuate le verifiche di processo e la pre-serie per la versione 2 porte della vettura Tempa ed è iniziata la produzione del Fiorino restyling.

In Turchia e in Polonia sono stati realizzati gli attrezzamenti per l'assemblaggio rispettivamente di Tipo e Uno.

In tutti gli stabilimenti è proseguito il piano di interventi teso ad acquisire miglioramenti ambientali con l'inserimento di post-combustori per l'abbattimento delle emissioni.

Presso carrozzieri esterni è iniziata la produzione del modello Punto Cabrio e del Coupé Fiat mentre è prossimo (Maggio '94) l'inizio produzione delle pre-serie dello Spider Fiat.

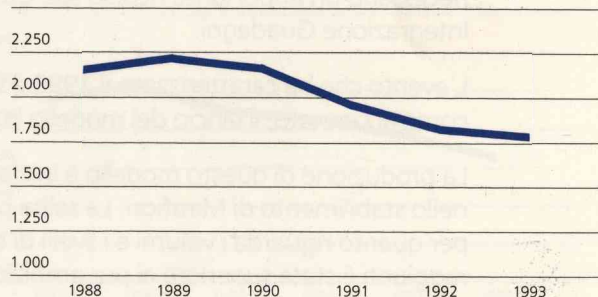
Nel campo dei veicoli commerciali, il 1993 è stato caratterizzato dall'inizio della produzione da parte della Sevel di Val di Sangro del nuovo Ducato.

Di particolare rilevanza tecnologica la nuova lastratura (tra le più grandi in Europa) che consente con elevata automazione (oltre 140 Robots), la produzione di oltre 80 tipi diversi di scocche.

Per quanto riguarda gli stabilimenti di meccanica, il fatto più significativo è stato il nuovo insediamento industriale FMA di Pratola Serra, per la produzione dei nuovi motori a 4 e 5 cilindri, benzina e diesel, per i modelli di gamma medio-alta.

Il nuovo stabilimento è stato completato nella parte edile ed impiantistica e sono iniziate le installazioni dei macchinari che saranno operativi nel corso del 1994.

PRODUZIONE DI AUTOVEICOLI
(UNITÀ/000)



PRODUZIONE DI AUTOVEICOLI DI FIAT AUTO S.P.A. E CONSOCIATE (1)

(in migliaia di unità)

	1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993
Marca Fiat (2)	1.037,9	1.076,2	1.037,3	1.295,0	1.300,9	1.444,2	1.486,4	1.409,9	1.279,1	1.184,1	895,9
Marche Lancia-Autobianchi	185,0	191,1	227,2	227,6	274,3	265,2	311,8	313,2	257,2	206,4	159,0
Marca Alfa Romeo					192,7	231,3	235,6	222,2	178,6	152,4	109,7
Ferrari	2,4	2,8	3,1	3,6	3,9	4,0	3,8	4,3	4,6	3,5	—
Maserati											0,4
TOTALE ITALIA	1.225,3	1.270,1	1.267,6	1.526,2	1.771,8	1.944,7	2.037,6	1.949,6	1.719,5	1.546,4	1.165,0
Fiat Automoveis (Brasile)	145,7	139,6	152,8	172,5	195,2	196,4	208,3	213,3	244,0	283,4	359,8
Fiat Auto Poland											261,8
TOTALE	1.371,0	1.409,7	1.420,4	1.698,7	1.967,0	2.141,1	2.245,9	2.162,9	1.963,5	1.829,8	1.786,6

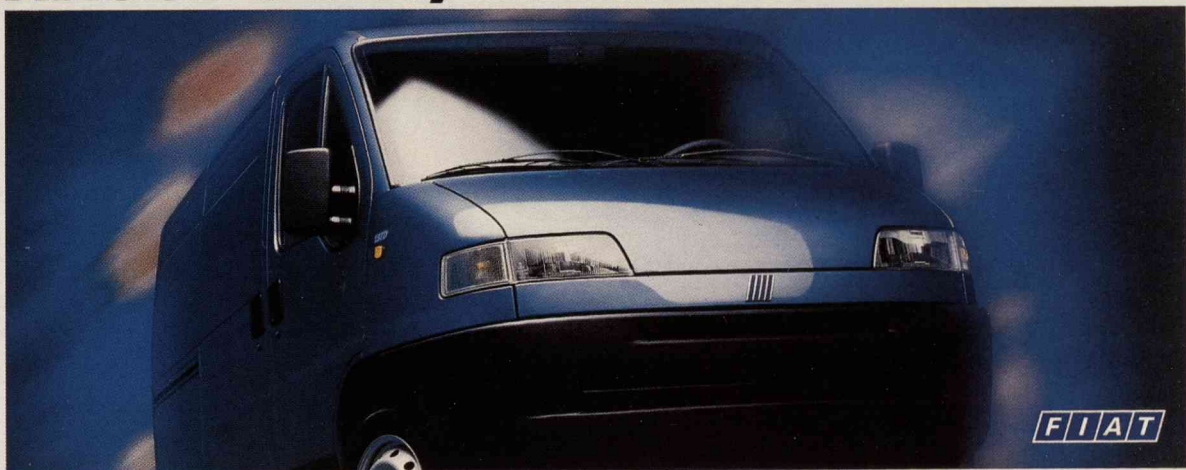
(1) I numeri di produzione si riferiscono a vetture, più derivati, più serie smontate e complete.

(2) Non comprende la produzione destinata a P.S.A. che nel 1993 ammonta a 35.369 unità.



1

NUOVO DUCATO. NASCE OGGI, MA SA TUTTO DI VOI.



FIAT

VS

2

1. Stabilimento Sevel.
Verniciatura: la spalmatura
del sigillante.
2. Nuovo Ducato. Affissione.
3. Stabilimento Sevel. U.T.E.
(Unità Tecnologica Elementare).



3

INVESTIMENTI

Gli investimenti in capitale fisso, a livello consolidato, hanno raggiunto 5.066 miliardi superando la spesa record dell'esercizio 1992.

La Fiat Auto S.p.A. nel corso del 1993 ha investito 2.251 miliardi in linea con l'esercizio 1992. Il 50% degli investimenti sono stati effettuati al Nord Italia, di cui il 42% in Piemonte, ed il 50% nel Centro Sud.

A livello consolidato, la destinazione degli investimenti è da attribuire per il 92% allo sviluppo strategico (di cui il 61% al prodotto ed il 31% alla struttura produttiva) ed all'8% per interventi efficientiali, ambientali ed energetici.

Tra gli investimenti di prodotto oltre a quelli sostenuti per la realizzazione del nuovo modello Punto (circa il 27% del totale "Prodotto") vanno evidenziati: Nuovo Ducato, Alfa 145, Nuova Thema, Nuova Delta, Spider e Coupé Alfa, Spider Fiat, nuovi modelli "C" e "D", interventi nel campo della sicurezza sulle gamme Fiat, Lancia e Alfa Romeo.

Di notevole rilievo sono gli investimenti effettuati per i nuovi motori della gamma medio-alta e sul motore Fire 1242 cc nella gamma medio-bassa.

Sono in fase di completamento presso lo stabilimento di Mirafiori Meccanica gli investimenti per la produzione di un nuovo cambio per le vetture dei segmenti A-B.

Gli investimenti destinati alla struttura produttiva ed agli interventi efficientiali, ambientali ed energetici sono stati pari a 1.565 miliardi (80%) nell'Area Produzione e per i restanti 387 miliardi (20%) nelle Aree Commerciale, Tecnica, Energia/Ecologica e presso le società controllate Italia ed Estero.

Nell'Area **Carrozzeria** il 74% del totale investimenti sono stati destinati al modello Punto negli stabilimenti di Melfi, Termini Imerese e Mirafiori.

In particolare nello stabilimento di Melfi:

- realizzazione dei fabbricati e impianti generali;
- installazione linee verniciatura/lastratura e montaggio.

Nello stabilimento di Termini Imerese:

- ampliamento fabbricati;
- nuova linea per la verniciatura di fondo;

- interventi radicali in area lastratura e montaggio.

Interventi nelle officine di lastratura e montaggio nello stabilimento di Mirafiori.

Del restante 26% gran parte è stato destinato a:

- interventi di revisione/rinnovo dei mezzi di lavoro;
- interventi di potenziamento/sostituzione degli impianti di verniciatura;
- interventi volti al miglioramento ambientale ed alla sicurezza.

Sono proseguiti nell'Area **Meccanica** gli investimenti per la realizzazione del nuovo stabilimento di Pratola Serra (F.M.A.) per la produzione dei Motori Famiglia B/C che hanno rappresentato il 57% del totale degli investimenti dell'area.

Altri investimenti sono stati effettuati per interventi di sostituzione di mezzi di lavoro sulla base di obiettivi di efficienza industriale e di ulteriore miglioramento della qualità del prodotto.

Nell'Area **Stampaggio** il 69% del totale investimenti riguardano la realizzazione dei fabbricati e delle infrastrutture del Centro Presse del nuovo stabilimento di Melfi mentre prosegue a Pomigliano il piano di ampliamento e ristrutturazione del Centro Presse.

Nell'Area **Tecnica** è iniziato il programma di trasferimento al banco di prove attualmente svolte su strada che permette di ridurre tempi e costi di sperimentazione, migliorare la qualità delle prove in termini di ripetibilità/rischi/condizioni ambientali e ridurre l'impiego di prototipi e muletti.

Inoltre prosegue il programma pluriennale di potenziamento mezzi di sperimentazione e l'incremento dei posti di lavoro CAD/CAM.

Nell'Area **Commerciale** sono stati effettuati investimenti nelle succursali Fiat/Lancia e C.D.V.. Sono in ultimazione i lavori per attivare il nuovo magazzino centrale di None per la distribuzione a livello europeo dei ricambi Fiat/Alfa/Lancia. Sono in corso gli investimenti per hardware e linee telefoniche dedicate alla trasmissione dati in relazione alla nuova configurazione del sistema informativo in Fiat Auto e nelle concessionarie Italia Fiat, Lancia ed Alfa Romeo.



1



2



3

1. Stabilimento di Melfi.
Montaggio: la stazione di "mariage" tra la scocca e il motore.

2. Stabilimento di Melfi.

3. Stabilimento di Melfi.
Montaggio: la diagnosi finale dell'impianto elettrico.

Sono continuate poi su tutti i mercati le azioni di rafforzamento rete, già iniziate nel 1992, che consistono:

- in una ottimizzazione della capillarità della rete per garantire una migliore redditività agli operatori e sinergie tra i Marchi;
- in azioni di supporto finanziario (ricapitalizzazione);
- in azioni tendenti ad elevare la qualità della vendita e dell'assistenza.

È ormai diventato strumento di gestione su tutti i mercati il C.S.I. (Customer Satisfaction Index), con cui vengono valutate le prestazioni dei concessionari sulla base della soddisfazione espressa dai clienti.

Allo scopo di migliorare il livello di servizio logistico e ridurre i tempi di consegna è stato esteso anche ai mercati esteri il sistema SIRIO, che consente la gestione settimanale degli ordini rete. In Italia è stato introdotto il FOCUS (che permetterà un'ulteriore riduzione degli stocks complessivi, migliorando al tempo stesso il livello di servizio al cliente finale) come ulteriore sviluppo del SIRIO. Tale sistema verrà esteso anche ai mercati esteri nel corso del 1994.

INNOVAZIONE TECNOLOGICA

Nel 1993 Fiat Auto ha investito a livello consolidato 1.150 miliardi di lire per lo sviluppo dei prodotti e per l'innovazione tecnologica. Nel corso dell'esercizio le capacità tecniche e tecnologiche aziendali e la spiccata tendenza all'innovazione hanno consentito, coerentemente con il piano di rinnovamento della gamma prodotto, di completare lo sviluppo di tre nuovi modelli e di numerose nuove versioni.

Questo importante risultato è stato conseguito con le nuove forme organizzative che si stanno consolidando nel Gruppo Fiat, i cui cardini sono l'interfunzionalità e il lavoro in team.

Anche sotto questo aspetto l'evento più significativo dell'anno è rappresentato dalla Punto.

La Punto infatti si propone come dimostrazione di una significativa svolta nella strategia dell'azienda, ispirata a principi che si possono riassumere nel

concetto di produrre vetture che siano "progettate dagli stessi consumatori". Il "nuovo automobilista" ha un atteggiamento "maturo" nei confronti dell'auto, alla quale non chiede più soltanto caratteristiche tecniche e prestazioni, ma anche, e soprattutto, sicurezza per sé e per gli altri, ridotto impatto ambientale, qualità tecnologica durevole nel tempo, solidità, comfort. La Punto è stata progettata e sviluppata recependo questa evoluzione dell'utenza. In particolare la sicurezza è stata perseguita attraverso:

- un ambiente gradevole, rilassante, rigorosamente funzionale e ergonomicamente corretto, climaticamente accogliente, luminoso;
- la garanzia di pieno controllo della vettura anche in situazioni di emergenza grazie alla possibilità di richiamare prontamente, all'occorrenza, tutta la potenza erogabile;
- le alte capacità di handling assicurate dalle sospensioni a quattro ruote indipendenti, dall'impianto frenante pronto ed efficace ed integrabile da ABS a quattro sensori dell'ultima generazione;
- la realizzazione di un abitacolo rigido ed indeformabile, con sistemi di ritenuta efficaci e parti interne specificatamente conformate per il massimo assorbimento di energia d'urto;
- la disponibilità di airbag sia per il guidatore sia per il passeggero;
- i volanti del tipo E.A.S. (Energy Absorbing Steering-wheel);
- il sistema F.P.S. (Fire Prevention System) per la più efficace prevenzione degli incendi.

Circa la compatibilità ambientale, la Punto nasce come vettura pienamente rispettosa delle esigenze ecologiche. Per la produzione di Punto sono stati esclusi tutti i materiali suscettibili di esercitare influssi nocivi sull'ambiente.

In particolare nel campo della trazione elettrica è proseguita l'attività di individuazione e valutazione di componentistica avanzata che ha trovato un'applicazione prototipale su una versione 4 posti della Cinquecento elettrica, dotata di prestazioni ed autonomia di tutto rilievo.

Inoltre sono stati avviati gli studi per esplorare le potenzialità di sistemi di trazione ibrida (termica/elettrica) in grado di superare i limiti di autonomia tipici delle vetture a sola trazione elettrica.



1

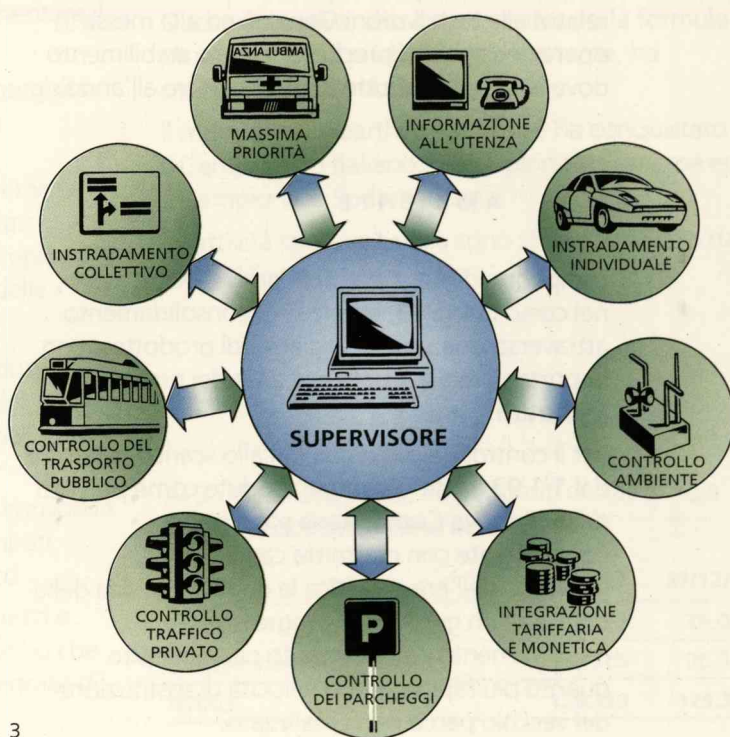


2

1. Fiat Punto. Nuova gamma di seggiolini di sicurezza per i bambini.

2. Fiat Punto. Airbag.

3. 5 T. (Tecnologie Telematiche per i Trasporti e il Traffico a Torino). Obiettivi: più efficace uso delle risorse disponibili, gestione e controllo dei flussi del traffico, riduzione emissioni nella atmosfera, informazione puntuale e tempestiva "prima" e "durante" il viaggio.



3

NUOVE INIZIATIVE

In **Polonia** il 15 settembre 1993 è stato siglato a Varsavia l'accordo per l'acquisto di parte della FSM che ha dato luogo alla costituzione delle tre società Fiat Auto Poland, Teksid Poland e Marelli Poland di cui il gruppo Fiat detiene oltre il 90%. L'operazione, attiva a partire dal 16/10/92 ha comportato per Fiat Auto un primo apporto in conto capitale di 233 miliardi relativo all'acquisto del 90% della società cui è seguito nel corso del mese di dicembre, un successivo apporto per 185 miliardi. La nuova società Fiat Auto Poland ha raggiunto un livello di 278.000 unità fatturate di cui 152.000 destinate ai mercati europei e 125.900 vendute sul mercato domestico.

In **Turchia** la TOFAS — la joint venture tra Fiat Auto e il Gruppo KOC — sta consolidando la propria presenza, aumentando la capacità produttiva e allargando la gamma prodotto con i modelli Tempra e Tipo e sviluppando l'organizzazione commerciale. Le vetture prodotte da TOFAS nel 1993 sono state 200.000.

Anche l'importazione in Turchia di vetture prodotte da Fiat Auto è cresciuta sensibilmente rispetto agli anni precedenti passando dalle 1.000 unità del 1992 a 6.000 unità del 1993.

In **Algeria** a Tiaret proseguono i lavori di costruzione per permettere l'inizio dei lavori relativi alle Installazioni Generali ed alla messa in opera dei mezzi di produzione dello stabilimento dove saranno prodotte 30.000 vetture all'anno.

AMBIENTE

L'impegno di Fiat Auto per l'ambiente ha avuto, nel corso del 1993, una fase di consolidamento attraverso una serie di iniziative di prodotto e con importanti realizzazioni nell'area dei processi produttivi.

Per il controllo delle emissioni allo scarico, a partire dal 1.1.93, tutte le vetture vendute come previsto dalla Direttiva Comunitaria sono state equipaggiate con marmitta catalitica. Con l'avvento dell'era catalitica la qualità dell'aria delle città avrà un graduale e progressivo miglioramento che sarà tanto più percepito quanto più rapida sarà la velocità di sostituzione del vecchio parco non catalizzato.

L'attenzione ambientale si è comunque evidenziata anche con interventi sul prodotto che vanno oltre al rispetto dei vincoli legislativi. Con il lancio della Punto, Fiat Auto ha realizzato importanti risultati ambientali sia nel campo delle emissioni allo scarico, sia nel campo della rumorosità esterna.

Alcune motorizzazioni della Punto rispettano, con un anticipo di oltre tre anni, i futuri limiti di emissione CEE Fase II che saranno in vigore negli anni 96-97.

Inoltre tutti i modelli Punto sono conformi, con ampi margini, ai limiti di rumorosità esterna che saranno operanti a partire dal 1996. In quest'ultimo caso, in particolare, si osserva che l'energia acustica emessa dalle vetture Punto è inferiore di oltre il 50% rispetto ai valori imposti dai limiti di rumorosità attualmente vigenti.

Nel campo dell'impiego dei materiali ecologici, nel corso del 1993 è stata completata l'eliminazione di alcune sostanze potenzialmente nocive, in anticipo rispetto alle date di obbligatorietà previste dalla legge. In particolare sono stati eliminati i CFC dai climatizzatori.

Il sistema F.A.RE., sul riciclaggio delle auto alla fine del loro ciclo di vita, è stato implementato ed ha raggiunto un ampio consenso su tutto il territorio nazionale attraverso l'adesione di un considerevole numero di operatori del settore.

Il sistema nella sua impostazione globale risponde ad un duplice obiettivo: individuare soluzioni tecniche concrete per risolvere il problema del riciclaggio dei materiali non metallici, in particolare i plastici, ed identificare processi organizzativi e logistici tali da rendere economicamente sostenibile il riciclaggio.

Il progetto nella sua globalità è un esempio significativo della strategia Fiat Auto in materia ambientale, con un approccio che non si limita all'osservanza delle norme, ma intende proporsi come anticipatore di soluzioni. Esso è stato presentato nel marzo del 1993 alle Nazioni Unite ed è stato giudicato un valido esempio di iniziativa industriale in ottica di sviluppo sostenibile.

Per quanto concerne lo sviluppo di sistemi alternativi di trazione in ottica ambientale, le attività sono state orientate essenzialmente allo sviluppo prototipale di una trazione ibrida (in cui coesistono un motore termico ed un motore elettrico) e di un'alimentazione a metano di un motore termico.

Nel primo caso si tratta di un autoveicolo che può funzionare con la sola trazione elettrica, e quindi ad emissioni zero, nei centri cittadini, mentre nei percorsi extra urbani può funzionare in ibrido con una ottimizzazione del motore termico in modo da ridurre le emissioni allo scarico entro limiti estremamente contenuti. Un veicolo così concepito, oltre ai benefici ambientali, supera il vincolo dell'autonomia di funzionamento che costituisce una limitazione del veicolo elettrico.

Un'auto alimentata a metano consente di ridurre le emissioni allo scarico rispetto ad una vettura equivalente alimentata a benzina per le caratteristiche intrinseche del combustibile stesso. Fiat Auto ha finora sviluppato un prototipo ed ottimizzato le tecniche di controllo della combustione ponendosi degli obiettivi estremamente ambiziosi in termini di limiti di emissioni. Inoltre nel giugno 1993, è stato siglato un accordo con la SNAM nell'intento di cooperare per la diffusione dell'alimentazione a metano con l'impegno, tra l'altro, di superare uno degli aspetti attualmente più critici costituito dalla rete del sistema distributivo di rifornimento.

Nel campo dei processi produttivi Fiat Auto ha operato, ai fini ambientali, in più direzioni.

Un primo significativo risultato è costituito dall'impegno aziendale per ridurre il consumo dei fabbisogni idrici degli stabilimenti produttivi.

L'acqua è un bene naturale prezioso e pertanto sono stati realizzati nuovi sistemi per aumentare il ricircolo delle acque nei processi.

Per quanto riguarda la verniciatura, è proseguita l'attuazione del piano di installazione dei postcombustori nei forni di cottura e, conseguentemente sono state ridotte le emissioni di sostanze organiche volatili in atmosfera. Parallelamente è aumentata la quota di impiego di vernici all'acqua con sensibile riduzione delle emissioni di solventi.

Infine è stato implementato il piano di riduzione dei residui di lavorazione, estesa a tutti gli stabilimenti la raccolta selettiva degli imballaggi onde meglio favorirne il riciclaggio.

L'impegno di Fiat Auto per l'ambiente si consolida anche con la partecipazione a progetti mirati all'applicazione della telematica al traffico.

In particolare si evidenzia l'impegno di mezzi e risorse aziendali nel progetto "5T" di Torino che ha la finalità di sviluppare un sistema integrato di trasporto su strada ai fini di ridurre

significativamente l'impatto ambientale conseguente al traffico urbano.

ATTIVITÀ SPORTIVA

Nel 1993 il Gruppo, ha ottenuto nelle competizioni automobilistiche importanti successi in campo internazionale.

Questo tipo di attività sportiva, oltre a costituire un importante veicolo promozionale, permette di sperimentare nuove tecnologie, e di verificare l'affidabilità dei materiali.

In particolare l'**Alfa Romeo** con la 155 ha conquistato sia il Campionato Marche che quello Piloti, nel D.T.M. (Deutsche Tourenwagen-Meisterschaft) la più importante competizione di velocità turismo d'Europa.

Nicola Larini ha ottenuto 12 vittorie su 20 gare. Sempre per il turismo l'**Alfa** ha partecipato al Campionato Italiano Superturismo, con una vettura modello 155 2.0 TS, riportando 7 vittorie su 20 gare.

I campionati "Alfa Boxer" e "Sport Nazionale", pur in momenti di forte recessione economica, hanno confermato la validità della formula promozionale nei confronti dei piloti.

Per il marchio **Fiat** il 1993 è stato l'anno di inizio del trofeo Cinquecento (Rally, Salita e Slalom). Questa iniziativa, che è da considerarsi la formula promozionale a più bassi costi esistente, ha ottenuto vastissimi consensi.

Il motore Fiat Abarth di formula 3 ha conquistato il Campionato Italiano, il Campionato Francese ed il Campionato Sudamericano.

Le attività sportive **Lancia** sono state svolte solo da piloti e Team privati.

PERSONALE E RELAZIONI SINDACALI

Al 31 dicembre 1993, i dipendenti di Fiat Auto a livello consolidato erano così ripartiti:

	31/12/93	31/12/92
Impiegati e Dirigenti	27.022	29.035
Operai e Intermedi	93.316	96.343
TOTALE	120.338	125.378

Il perdurare dell'andamento negativo del mercato automobilistico ha messo la Fiat Auto nelle condizioni di avviare le procedure per il riconoscimento dello stato di crisi, avvenuto nel mese di giugno, cui è seguito il ricorso alla Cassa Integrazione Guadagni Straordinaria, che ha consentito di utilizzare la capacità produttiva in modo flessibile sulla base delle richieste di mercato.

Successivamente, nel mese di novembre, l'Azienda, a fronte dell'ulteriore peggioramento delle condizioni del mercato nella seconda metà del 1993, ha evidenziato alle Organizzazioni Sindacali ed alle competenti Autorità Governative la necessità di fronteggiare la gravità della crisi non solo con il rallentamento della produzione, ma anche con un piano di ristrutturazione/riorganizzazione degli assetti produttivi in un arco di tempo pluriennale.

Ciò ha determinato l'apertura di un confronto con le Organizzazioni Sindacali cui è seguito un intervento di mediazione del Governo anche per promuovere l'attivazione di misure di salvaguardia dell'occupazione che potessero integrare il piano industriale dell'Azienda e introdurre correttivi alle ricadute occupazionali ad esso conseguenti.

Il confronto si è concluso nel mese di febbraio 1994 con la stipula di un accordo che consentirà all'Azienda di utilizzare in modo ottimizzato tutti gli strumenti disponibili e necessari per far fronte alla crisi.

In generale, nel corso dell'anno, si è operato il contenimento del costo del lavoro sia tenendo sotto stretto controllo il dimensionamento degli organici (anche attraverso il perdurante blocco delle assunzioni), sia intervenendo solo per casi eccezionali in termini di politica meritocratica.

Inoltre, a completamento dell'introduzione dei nuovi sistemi organizzativi, ispirati ai principi della produzione snella e dell'azienda corta, è stato definito un programma di razionalizzazione di attività e strutture che ha originato un processo di deverticalizzazione e terziarizzazione. Tale processo ha trovato attuazione nella costituzione di nuove società e nella cessione di rami di azienda ad altri imprenditori, in prevalenza fornitori consolidati leader del settore specifico.

Sempre nell'ambito del processo di

deverticalizzazione si colloca l'iniziativa riguardante lo stabilimento di Villastellone; è stato infatti sottoscritto con le Organizzazioni Sindacali un accordo che prevede la cessazione dell'attività produttiva e, nel corso del biennio di ristrutturazione, l'allocatione presso lo stabilimento di aziende fornitrici, che consentiranno la creazione di un polo tecnologico ed il riassorbimento del personale.

In relazione all'avviamento di nuove produzioni, con particolare riferimento alla Punto, è stato ulteriormente perseguito l'obiettivo di acquisire un sempre più alto livello di flessibilità e, in quest'ottica, sono stati sottoscritti con le Organizzazioni Sindacali:

- l'accordo per il terzo turno a Mirafiori, finalizzato a garantire la capacità produttiva necessaria a fronte delle richieste di mercato nella fase di lancio del prodotto;
- l'accordo per la ristrutturazione degli stabilimenti di Sulmona e Termini Imerese, resa necessaria dall'adeguamento impiantistico e dall'avvio delle nuove lavorazioni ivi allocate.

L'evento di maggior rilievo nell'ambito delle Relazioni Industriali nel corso del 1993 è stato peraltro rappresentato dall'accordo sindacale che ha definito gli assetti dei nuovi insediamenti di Melfi e Pratola Serra in termini di orario di lavoro, di struttura retributiva, di organizzazione del lavoro operaio e del sistema di relazioni sindacali. Le soluzioni che sono state individuate riguardano:

- il pieno utilizzo degli impianti (6 giorni alla settimana),
- la variabilità del salario sulla base delle performances industriali,
- un significativo recupero di efficienza nella organizzazione del lavoro,
- la possibilità di interrompere il flusso produttivo per prevenire e/o rimuovere decadimenti qualitativi del prodotto, recuperando, nell'arco del turno di lavoro, la produzione persa (fermate qualità),
- un nuovo sistema di relazioni sindacali improntato alla partecipazione.

Queste soluzioni hanno consentito e consentiranno di avviare l'attività produttiva delle due nuove società con i presupposti per il raggiungimento di livelli di assoluta competitività.



1



2

1. Trofeo Fiat Cinquecento.

2. Y10 Sestrieres 4WD.
Affissione.

3. L'Alfa Romeo 155 che ha
trionfato nel D.T.M.
(Deutsche Tourenwagen-
Meisterschaft).



3

FATTI DI RILIEVO INTERVENUTI DOPO LA CHIUSURA DELL'ESERCIZIO

L'andamento del mercato in Europa, esclusa Italia, nei primi mesi del 1994 ha registrato una ripresa riconducibile ad un leggero miglioramento della situazione economica, alla incisività delle azioni promozionali mantenute su livelli molto agguerriti dalle case automobilistiche e, da ultimo, all'incentivazione al rinnovo del parco circolante anziano operata da alcuni governi come quello francese e danese.

L'Italia invece non ha evidenziato questo andamento, mostrando ancora una volta, un trend negativo: nei primi tre mesi si è infatti registrato un calo dell'8,1% rispetto all'analogo periodo del 1993, e solo in marzo si è avuto un segnale di inversione della tendenza (+ 1,7%).

La domanda automobilistica europea nel primo trimestre 1994 si è attestata sulle 3.185.000 unità con un incremento del 4,5% rispetto allo stesso periodo del 1993. Escludendo l'Italia le unità sono 2.647.000 con un incremento del 7,5% sempre rispetto allo stesso periodo del 1993.

Tra i principali mercati si sono segnalati sensibili cambiamenti di tendenza rispetto al 1993 in Francia (+ 13,1%) ed in Spagna (+ 11,4%) mentre la Gran Bretagna ha confermato con + 16,0% il trend molto positivo dell'anno precedente.

Anche gli altri paesi europei hanno registrato trend positivi con l'eccezione dell'Austria (- 11,4%), del Portogallo (- 7,4%) e della Grecia (- 49,6%).

La Germania infine dopo una recessione durata tutto il 1993, si è stabilizzata nel primo trimestre 1994 sui valori dello stesso periodo dell'anno precedente.

Anche quest'anno il Salone Internazionale dell'Automobile di Ginevra ha testimoniato la vivace attività di rinnovamento della gamma da parte del gruppo Fiat, che ha presentato il monovolume "Ulysse" e numerose nuove versioni e serie speciali degli altri modelli.

Ulysse segna per il marchio Fiat l'ingresso nel segmento di mercato dei monovolume considerevolmente accresciutosi negli ultimi anni. Il veicolo, 5 porte e 5/8 posti, sarà disponibile con tre allestimenti e due motorizzazioni benzina in versione aspirata e turbocompressa.

In tema di sicurezza da segnalare le nuove versioni HDS (High Safety Drive) di Tipo e Tempra, con airbag ed ABS di serie.

L'Alfa ha presentato la 155 "Silverstone" ("Formula" per i mercati esteri), caratterizzazione sportiva che richiama la vettura che partecipa alle gare del campionato inglese turismo.

La Lancia ha presentato la nuova gamma della Y10 composta da sette versioni adatte ad ogni tipologia di utenza: in particolare le versioni "Junior", "Igloo" ed "Avenue".

È infine da segnalare l'intervento di maquillage sulla Cinquecento con una nuova gamma colori ed il rinnovamento degli interni.

Per quanto concerne i veicoli commerciali, è stato presentato il nuovo Ducato, modello completamente nuovo progettato per soddisfare, attraverso una gamma di veicoli diversificati e specializzati, le più varie e complesse esigenze del trasporto leggero urbano ed interurbano.

Il nuovo Ducato si presenta sul mercato forte di circa 500 versioni articolate su tre classi di portata, tre varianti di passo e tre altezze totali di veicolo, distinte per utilizzo (trasporto merci, passeggeri, promiscuo e base per trasformazioni) e con possibilità di abbinamento a sei motorizzazioni diesel ed una motorizzazione benzina. La capacità di trasporto è ai vertici della categoria ed il modello assicura prestazioni eccellenti e ottima tenuta di strada in ogni condizione di carico e percorso.

A queste valenze si affiancano l'elevato comfort in cabina ed un livello di sicurezza attiva e passiva ai vertici della categoria.

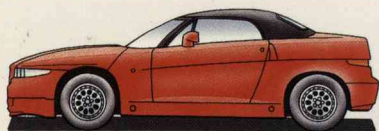
Riguardo alle vendite, Fiat Auto ha consuntivato 505.000 autovetture nel primo trimestre 1994 (+ 4,8% rispetto allo stesso periodo del 1993).

In termini di quota in Italia Fiat Auto è passata dal 44,2% al 45,6%: questo buon risultato è sostanzialmente riconducibile alle buone performances del marchio Fiat con il successo della Punto ed alla sostanziale tenuta dei marchi Lancia ed Alfa Romeo.

Il mercato brasiliano ha confermato nei primi mesi del 1994 il trend di crescita ininterrotta che dura da due anni, con un mercato che si è attestato mensilmente sulle 100.000 unità. La quota di Fiat Automoveis si è mantenuta in crescita raggiungendo il 29,8% del mercato nel mese di marzo 1994.

Per far fronte alla accresciuta domanda, Fiat Automoveis ha continuato l'ottimizzazione della capacità produttiva anche con il ricorso al terzo turno lavorativo.





Alfa R.Z.



Alfa 164 Q4



Alfa 164 Super



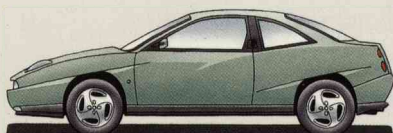
Alfa Sport Wagon



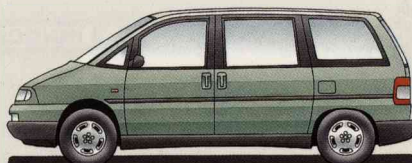
Alfa 33 Permanent 4



Alfa 33



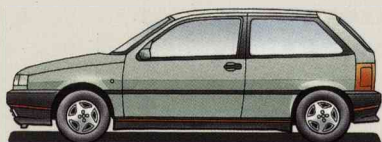
Coupé



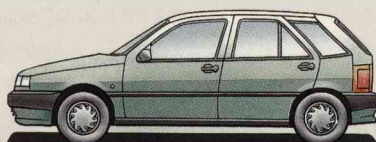
Ulysse



Croma



Tipo 16v 3p



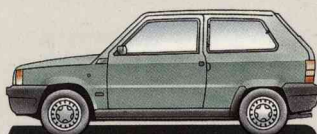
Tipo SX



Punto 75 HSD



Panda 4x4 Country Club



Panda CLX



Cinquecento



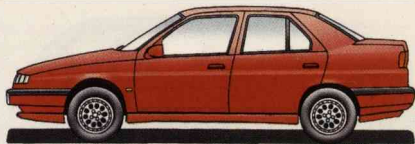
Porter



Elba



Elba Van



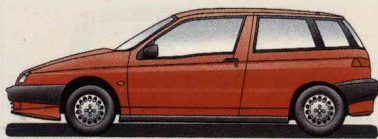
Alfa 155 Q4



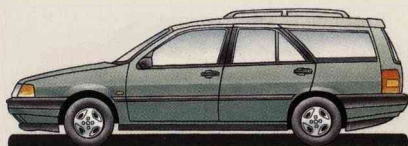
Alfa 155



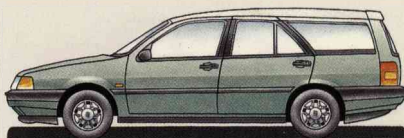
Alfa Sport Wagon 4x4



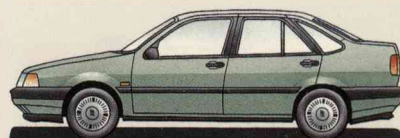
Alfa 145



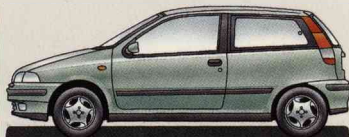
Tempra Station Wagon 4x4



Tempra Station Wagon



Tempra



Punto GT



Punto Cabrio



Uno



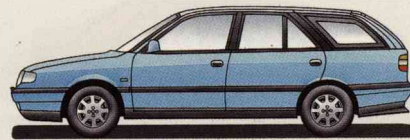
Mille



Thema Station Wagon



Thema



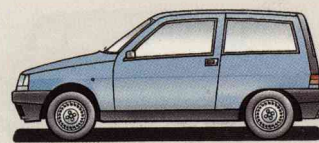
Dedra Station Wagon



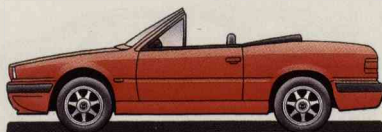
Lancia delta HF



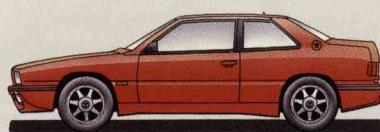
Lancia delta td



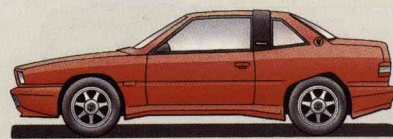
Y10 4WD



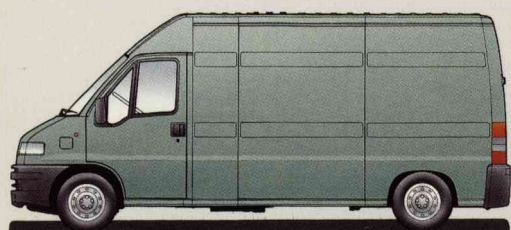
Spyder



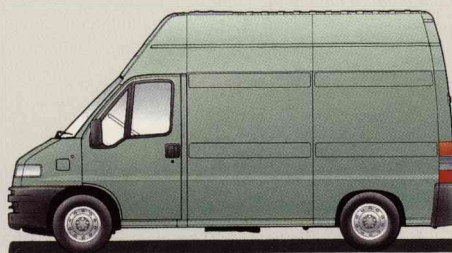
Ghibli



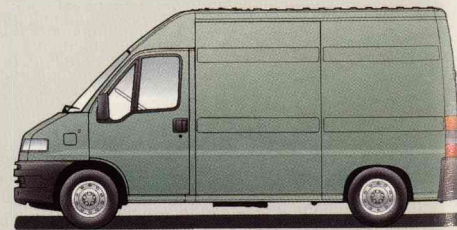
Shamal



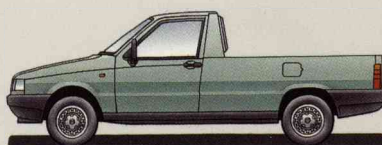
Ducato Maxi tetto alto passo lungo



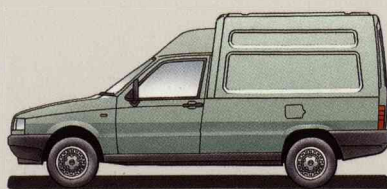
Ducato Maxi tetto superalto



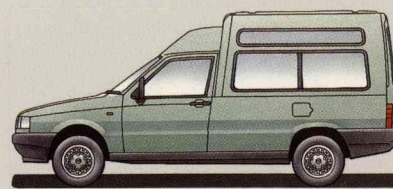
Ducato Maxi tetto alto passo medio



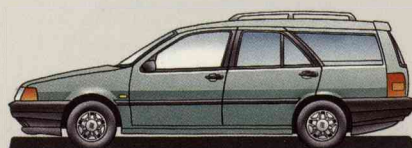
Fiorino Pick-up



Fiorino Furgone



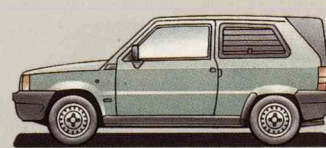
Fiorino Panorama



Marengo



Uno Van



Panda Van



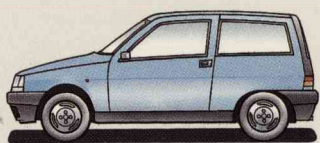
Dedra SW integrale



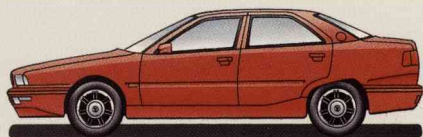
Dedra



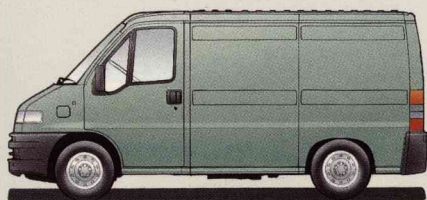
Delta HF integrale



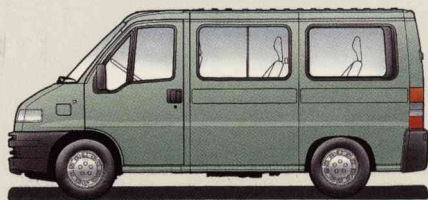
Y10 1.1 Elite



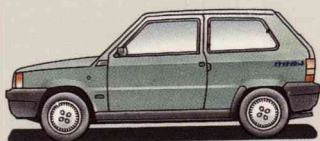
Quattroporte



Ducato 10 e 14



Panorama



Panda Citivan

SEZIONE FINANZIARIA

	pag.
Relazione sull'andamento economico-finanziario	33
Bilancio Consolidato:	
Stato patrimoniale consolidato	36
Conto economico consolidato	37
Prospetto delle variazioni del patrimonio netto consolidato	38
Rendiconto finanziario consolidato	39
Note illustrative del bilancio consolidato	40

RELAZIONE SULL'ANDAMENTO ECONOMICO-FINANZIARIO

ANDAMENTO ECONOMICO

Nel 1993 il risultato netto consolidato di Fiat Auto registra una perdita di 1.756 miliardi di lire contro un utile di 3 miliardi di lire nel precedente esercizio.

L'indice R.O.E. (Risultato netto su Patrimonio netto medio) risulta pari al - 22%, il R.O.S. (Risultato operativo su Ricavi netti) - 6,6% ed il R.O.I. (Risultato operativo su Capitale investito netto medio) - 14,5%.

Il Risultato netto (prima della quota dei terzi) sui ricavi netti si attesta al - 7% contro lo 0,06% del 1992 e l'1,5% del 1991.

L'autofinanziamento (Risultato netto prima della quota dei terzi più gli ammortamenti) registra un saldo negativo di 19 miliardi di lire contro un saldo positivo di 1.334 miliardi di lire del 1992.

Dall'analisi delle principali voci si osserva:

- i **RICAVI** ammontano a 25.049 miliardi di lire - 8,7% sul 1992 (27.446 miliardi di lire) e - 8,9% sul 1991 (27.506 miliardi di lire). Il decremento è da attribuirsi da un lato alla caduta dei volumi di vendita a seguito della contrazione del mercato europeo (- 15,4% sul 1992), dall'altro alle pesanti azioni commerciali per il sostegno della quota che hanno ulteriormente eroso il livello dei ricavi.

Al generale arretramento dell'attività in Europa si contrappone una significativa crescita nell'area Sud Americana dove la Fiat Automoveis S.A. ha registrato un incremento delle vendite di circa il 40% rispetto all'anno precedente;

- i **COSTI OPERATIVI** al netto della variazione di magazzino e delle produzioni interne consuntivano 26.710 miliardi di lire (27.990 nel 1992 e 27.346 nel 1991) con una riduzione del 4,6% rispetto al precedente esercizio.
Il minor volume di vendite si è riflesso sull'attività produttiva degli stabilimenti italiani che è diminuita del 23,6% rispetto al precedente esercizio ricorrendo durante l'anno a sospensioni lavorative ordinarie e straordinarie.
La riduzione dei costi non conferma tuttavia la stessa percentuale di riduzione dei ricavi per effetto di una serie di elementi negativi che hanno bilanciato la contrazione dei volumi: i maggiori costi del prodotto ecologico (non completamente scaricati sui prezzi di vendita), gli arricchimenti di prodotto per aumentarne le caratteristiche di sicurezza, i maggiori ammortamenti conseguenti all'entrata in esercizio dei massicci investimenti che si stanno effettuando per il lancio di nuovi modelli, i costi di avviamento degli stabilimenti di Melfi e Pratola Serra.

In dettaglio i costi risultano così composti:

- acquisti di materie prime e semilavorati: 15.127 miliardi di lire pari al 60,4% dei ricavi netti (58,5% nel 1992);
- lavoro: 5.185 miliardi di lire pari al 20,7% dei ricavi netti (20,3% nel 1992). Il costo pro-capite calcolato sulla

media degli iscritti risulta pari a 42,2 milioni di lire (43,8 milioni di lire nel 1992) con una flessione del 3,7%. La flessione è dovuta ad un più elevato utilizzo dello strumento della cassa integrazione, all'abbassamento dell'anzianità media degli iscritti per effetto delle azioni di incentivazione che hanno interessato percentualmente un maggior numero di dirigenti e impiegati, alla crescita di iscritti nell'area Sud America e all'avvio delle assunzioni nelle due nuove società industriali nel sud Italia SATA S.p.A. e FMA S.p.A. che partecipano al costo globale con valori pro-capite inferiori alla media consolidata;

- ammortamenti: 1.726 miliardi di lire pari al 6,9% dei ricavi netti (1.318 miliardi di lire pari al 4,8% nel 1992).

Nell'ambito dei costi operativi le spese di ricerca e sviluppo contabilizzate a conto economico sono ammontate a 1.150 miliardi di lire con una contrazione del 13,7% rispetto al 1992, dovuta al ciclo normale di sviluppo del prodotto, ed una incidenza del 4,6% sui ricavi netti (4,9% nel 1992).

La riclassificazione dei costi per destinazione confrontata con i due precedenti esercizi risulta dalla seguente tabella:

	(in miliardi di lire)		
	1993	1992	1991
Costo del venduto e altri costi di vendita	21.147	22.493	22.003
Spese commerciali	2.740	2.567	2.224
Spese generali e amministrative	1.673	1.597	1.761
Ricerca e sviluppo	1.150	1.333	1.358
TOTALE	26.710	27.990	27.346

Nell'ambito delle spese commerciali, le spese di pubblicità sono state pari a 1.160 miliardi di lire con un incremento del 4,8% rispetto al 1992;

- il **RISULTATO OPERATIVO** consuntiva una perdita di 1.661 miliardi di lire pari al - 6,6% dei ricavi netti (nel 1992 si era consuntivata una perdita di 544 miliardi di lire pari al - 2% dei ricavi netti);
- il **RISULTATO PRIMA DELLE IMPOSTE** e prima della quota di competenza degli azionisti terzi registra una perdita di 1.730 miliardi di lire (contro un utile di 25 miliardi di lire nel precedente esercizio). Il trend negativo già evidente a livello di risultato operativo risulta accentuato dalle voci straordinarie dove il saldo negativo degli oneri e proventi finanziari (- 402 miliardi di lire), dovuto al deterioramento della posizione

finanziaria netta, è solo parzialmente bilanciato dalla quota nel risultato delle partecipate non consolidate e dal saldo degli altri oneri e proventi;

- le IMPOSTE SUL REDDITO risultano pari a 15 miliardi di lire (9 miliardi di lire nel 1992);
- Il VALORE AGGIUNTO consuntiva un saldo di 5.714 miliardi di lire con una flessione dell'11,2% rispetto al 1992 e del 22,4% rispetto al 1991 che conferma il trend negativo degli ultimi due esercizi. Il valore aggiunto per addetto si attesta sui 47 milioni di lire contro i 51 milioni di lire nel 1992 e i 57 milioni di lire nel 1991.

ANDAMENTO PATRIMONIALE E FINANZIARIO

Le principali poste patrimoniali pongono in evidenza il seguente andamento:

- le IMMOBILIZZAZIONI NETTE risultano pari a 16.630 miliardi di lire (131% del capitale investito netto) e sono costituite per il 90% da immobilizzazioni materiali e per la restante parte da immobilizzazioni immateriali e da immobilizzazioni finanziarie (essenzialmente partecipazioni in società controllate e collegate consolidate con il metodo del patrimonio netto).

Le immobilizzazioni materiali nette ammontano a 15.020 miliardi di lire (12.492 miliardi di lire nel 1992) e sono dislocate principalmente in Italia (89%) in Sud America (8%) e nei paesi europei per la parte restante (3%).

Le immobilizzazioni materiali e immateriali aumentano di oltre 2.700 miliardi di lire rispetto al precedente esercizio per l'effetto congiunto di nuovi investimenti (5.297 miliardi di lire), degli ammortamenti di periodo (1.726 miliardi di lire), dei disinvestimenti effettuati e delle variazioni intervenute nell'area di consolidamento. Le immobilizzazioni materiali di Fiat Auto sono ammortizzate per il 48% del loro valore;

- il CAPITALE DI ESERCIZIO risulta negativo per 3.929 miliardi di lire (-3.096 miliardi di lire nel 1992). In dettaglio si osserva quanto segue:
 - i crediti commerciali ammontano a 3.685 miliardi di lire con un decremento del 8,7% rispetto al precedente esercizio dovuto principalmente ai minori livelli di attività; l'indice di rotazione sui ricavi attestandosi a 6,8 pari a 53 giorni, conferma gli stessi valori del 1992;
 - le rimanenze di magazzino, al netto dei fondi di svalutazione per 322 miliardi di lire risultano pari a 2.632 miliardi di lire con una riduzione del 9,2% rispetto al precedente esercizio; l'indice di rotazione sui ricavi si attesta anche in questo caso sugli stessi valori del 1992 (9,5 pari a 38 giorni);

– i debiti commerciali ammontano a 8.461 miliardi di lire (-0,7% sul 1992);

- la POSIZIONE FINANZIARIA NETTA risulta negativa per 2.738 miliardi di lire (era positiva per 1.163 miliardi di lire nel 1992). Il deterioramento della posizione finanziaria è stato accelerato dalla contrazione dell'autofinanziamento in un anno fortemente teso al rinnovamento del prodotto, al completamento dei lavori nei nuovi stabilimenti di Melfi e di Pratola Serra e al conferimento delle prime risorse finanziarie alla controllata polacca dopo la firma degli accordi con le autorità polacche nello scorso mese di settembre. L'andamento della posizione finanziaria netta negli ultimi tre anni risulta essere il seguente:

	(in miliardi di lire)		
	1993	1992	1991
Disponibilità (Cassa e titoli negoziabili)	919	1.347	1.505
Crediti finanziari a breve	3.407	6.235	7.364
Debiti verso banche e finanziari a breve	(3.603)	(3.132)	(1.551)
Disponibilità e crediti netti a breve	723	4.450	7.318
Debiti verso banche e altri debiti a medio/lungo termine	(3.596)	(3.494)	(3.684)
Crediti finanziari e titoli a medio/lungo termine	135	207	204
Indebitamento netto a medio/lungo termine	(3.461)	(3.287)	(3.480)
Posizione finanziaria netta totale	(2.738)	1.163	3.838

L'indebitamento finanziario a breve e a medio/lungo termine si attesta a 7.199 miliardi di lire contro i 6.626 miliardi di lire del 1992 (+8,6%).

L'indebitamento di Fiat Auto verso Istituti di credito di 2.674 miliardi di lire risulta composto per il 90% in lire italiane, per il 9% in dollari e per il restante 1% in valute diverse;

- il PATRIMONIO NETTO ammonta a 7.206 miliardi di lire (8.750 miliardi di lire nel 1992) dopo aver utilizzato riserve per 25 miliardi di lire per il pagamento dell'imposta pari a 7,5‰ sul Patrimonio Netto delle imprese (D.L. n. 394 del 30 settembre 1992); dopo aver registrato un saldo positivo di 237 miliardi di lire sulle differenze cambio dei bilanci espressi in valuta estera, le rivalutazioni monetarie delle società che operano in paesi ad alta inflazione ed altre rettifiche minori, e dopo aver consuntivato una perdita netta di esercizio pari a 1.756 miliardi di lire.

TAVOLA DI ANALISI DEI RISULTATI REDDITUALI

	(in miliardi di lire)		
	1993	1992	1991
Ricavi netti	25.049	27.446	27.506
Variazioni rimanenze di semilavorati, prodotti in corso di lavorazione, prodotti finiti e merci	(223)	(420)	(612)
Produzione interna di immobilizzazioni	559	463	240
VALORE DELLA PRODUZIONE DI PERIODO	25.385	27.489	27.134
Acquisti di materiali ed altri servizi esterni	(19.840)	(21.096)	(19.871)
Variazioni rimanenze di materie prime	169	41	100
VALORE AGGIUNTO	5.714	6.434	7.363
Costo del lavoro	(5.185)	(5.570)	(5.507)
MARGINE OPERATIVO LORDO	529	864	1.856
Ammortamenti	(1.726)	(1.318)	(1.574)
Accantonamenti	(464)	(90)	(122)
RISULTATO OPERATIVO	(1.661)	(544)	160
Proventi (oneri) finanziari netti	(402)	300	420
Quota nel risultato netto di società consolidate	167	97	(40)
Altri proventi (oneri), ammontare netto	166	172	(82)
RISULTATO PRIMA DELLE IMPOSTE E DELLA QUOTA DI COMPETENZA DEGLI AZIONISTI TERZI	(1.730)	25	458
Imposte sul reddito	(15)	(9)	(44)
Utile di competenza degli azionisti terzi	(11)	(13)	(28)
RISULTATO NETTO DELL'ESERCIZIO	(1.756)	3	386

TAVOLA DI ANALISI DELLA STRUTTURA PATRIMONIALE

	(in miliardi di lire)	
	1993	1992
Immobilizzazioni materiali lorde	28.922	24.931
Fondi di ammortamento	(13.902)	(12.439)
Immobilizzazioni materiali nette	15.020	12.492
Immobilizzazioni immateriali	366	190
Immobilizzazioni finanziarie	1.244	648
IMMOBILIZZAZIONI NETTE (A)	16.630	13.330
Rimanenze di magazzino	2.632	2.898
Crediti commerciali	3.685	4.035
Altre attività	1.329	1.138
Debiti commerciali	(8.461)	(8.519)
Fondi per rischi e oneri	(1.309)	(1.015)
Altre passività	(1.805)	(1.633)
CAPITALE DI ESERCIZIO (B)	(3.929)	(3.096)
CAPITALE INVESTITO NETTO (C = A + B)	12.701	10.234
FONDO TRATTAMENTO DI FINE RAPPORTO (D)	(2.450)	(2.364)
FABBISOGNO NETTO DI CAPITALE (E)	10.251	7.870
PATRIMONIO NETTO DI TERZI (F)	307	283
Capitale sociale e riserve	8.962	8.747
Risultato netto di esercizio	(1.756)	3
CAPITALE PROPRIO (G)	7.206	8.750
Disponibilità monetarie	(919)	(1.347)
Crediti finanziari	(3.542)	(6.442)
Debiti finanziari a breve termine	3.603	3.132
Debiti finanziari a medio/lungo termine	3.596	3.494
INDEBITAMENTO FINANZIARIO NETTO O (DISPONIBILITÀ FINANZIARIE NETTE) (H)	2.738	(1.163)
TOTALE COME IN E (I = F + G + H)	10.251	7.870

STATO PATRIMONIALE CONSOLIDATO AL 31 DICEMBRE 1993 E 1992

ATTIVITÀ

<i>milioni di ECU</i>		<i>miliardi di lire</i>	<i>miliardi di lire</i>
1993		1993	1992
	ATTIVITÀ A BREVE:		
201	Cassa e disponibilità presso banche	384	349
280	Titoli negoziabili (Nota 3)	535	998
1.785	Crediti finanziari (Nota 4)	3.407	6.235
1.869	Crediti commerciali	3.567	3.848
(112)	Meno-Fondo svalutazione crediti	(214)	(156)
1.379	Magazzino (Nota 5)	2.632	2.898
696	Altre attività a breve (Nota 6)	1.329	1.138
6.099		11.640	15.310
	CREDITI A MEDIO/LUNGO TERMINE:		
71	Crediti finanziari (Nota 4)	135	207
174	Crediti commerciali	332	343
245		467	550
652	IMMOBILIZZAZIONI FINANZIARIE (Nota 7)	1.244	648
7.870	IMMOBILIZZAZIONI MATERIALI NETTE (Nota 8)	15.020	12.492
192	BENI IMMATERIALI E COSTI PLURIENNALI, IN CORSO DI AMMORTAMENTO (Nota 9)	366	190
15.058	TOTALE ATTIVITÀ	28.737	29.190

PASSIVITÀ E PATRIMONIO NETTO

<i>milioni di ECU</i>		<i>miliardi di lire</i>	<i>miliardi di lire</i>
1993		1993	1992
	PASSIVITÀ A BREVE:		
357	Debiti verso banche	682	115
353	Quota corrente dei debiti a medio/lungo termine	673	650
1.531	Debiti finanziari	2.921	3.017
4.320	Debiti commerciali	8.244	8.265
946	Altre passività a breve (Nota 10)	1.805	1.633
32	Fondo imposte (Nota 11)	62	23
653	Fondo garanzia e altri fondi (Nota 12)	1.247	992
8.192		15.634	14.695
	PASSIVITÀ A MEDIO/LUNGO TERMINE:		
1.132	Debiti verso Istituti di credito (Nota 13)	2.161	1.862
399	Debiti finanziari (Nota 14)	762	982
114	Debiti commerciali	217	254
1.645		3.140	3.098
1.284	FONDO TRATTAMENTO FINE RAPPORTO DIPENDENTI	2.450	2.364
161	PATRIMONIO NETTO DI COMPETENZA DI AZIONISTI TERZI	307	283
11.282	TOTALE PASSIVITÀ	21.531	20.440
	PATRIMONIO NETTO:		
734	Capitale sociale (Nota 15)	1.400	1.400
3.962	Risultati a nuovo e altre riserve (Nota 16)	7.562	7.347
(920)	Risultato netto dell'esercizio	(1.756)	3
3.776	TOTALE PATRIMONIO NETTO	7.206	8.750
15.058	TOTALE PASSIVITÀ E PATRIMONIO NETTO	28.737	29.190

Le note illustrative del bilancio consolidato sono parte integrante di questo stato patrimoniale.

**CONTO ECONOMICO CONSOLIDATO
DEGLI ESERCIZI 1993, 1992 E 1991**

<i>milioni di ECU</i>		<i>miliardi di lire</i>	<i>miliardi di lire</i>	<i>miliardi di lire</i>
1993		1993	1992	1991
13.125	RICAVI NETTI	25.049	27.446	27.506
	COSTI E SPESE:			
7.926	Acquisti	15.127	16.047	15.274
2.717	Lavoro e oneri relativi	5.185	5.570	5.507
2.713	Altri costi di gestione	5.177	5.139	4.719
904	Ammortamenti	1.726	1.318	1.574
28	Variazione di magazzino	54	379	512
(293)	Produzione interna di immobilizzazioni materiali	(559)	(463)	(240)
13.996		26.710	27.990	27.346
(870)	RISULTATO OPERATIVO	(1.661)	(544)	160
	PROVENTI E (ONERI) DIVERSI:			
(211)	Proventi ed oneri finanziari e differenze su cambi, ammontare netto (Nota 17)	(402)	300	420
88	Quota nel risultato netto di società collegate	167	97	(40)
87	Altri proventi ed oneri, ammontare netto (Nota 18)	166	172	(82)
(36)		(69)	569	298
(906)	RISULTATO PRIMA DELLE IMPOSTE E DELLA QUOTA DI COMPETENZA DEGLI AZIONISTI TERZI	(1.730)	25	458
(8)	Imposte sul reddito	(15)	(9)	(44)
(914)	RISULTATO PRIMA DELLA QUOTA DI COMPETENZA DEGLI AZIONISTI TERZI	(1.745)	16	414
(6)	Utile di competenza degli azionisti terzi	(11)	(13)	(28)
(920)	RISULTATO NETTO DELL'ESERCIZIO	(1.756)	3	386

**PROSPETTO DELLE VARIAZIONI NEL PATRIMONIO
NETTO CONSOLIDATO AVVENUTE
NEGLI ESERCIZI 1993, 1992 E 1991**

	(in miliardi di lire)		
	Capitale sociale	Risultati a nuovo, altre riserve e utile netto d'esercizio	Totale
SALDI AL 31 DICEMBRE 1990	1.400	6.817	8.217
Distribuzione agli Azionisti di dividendi come da Delibera dell'Assemblea del 9 maggio 1991		(406)	(406)
Rivalutazione monetaria, per le società localizzate in Italia, ai sensi delle leggi n. 408 del 29.12.1990 e n. 413 del 30.12.1991		658	658
Differenze cambio nette di conversione dei bilanci espressi in valuta estera ed altre rettifiche minori		(50)	(50)
Utile netto dell'esercizio		386	386
SALDI AL 31 DICEMBRE 1991	1.400	7.405	8.805
Distribuzione agli Azionisti di dividendi come da Delibera dell'Assemblea del 12 maggio 1992		(301)	(301)
Differenze cambio nette di conversione dei bilanci espressi in valuta estera ed altre rettifiche minori		269	269
Imposta 7,5‰ sul Patrimonio Netto delle imprese come da D.L. n. 394 del 30 settembre 92		(26)	(26)
Utile netto dell'esercizio		3	3
SALDI AL 31 DICEMBRE 1992	1.400	7.350	8.750
Differenze cambio nette di conversione dei bilanci espressi in valuta estera ed altre rettifiche minori		237	237
Imposta 7,5‰ sul Patrimonio Netto delle imprese come da D.L. n. 394 del 30 settembre 1992		(25)	(25)
Perdita netta dell'esercizio		(1.756)	(1.756)
SALDI AL 31 DICEMBRE 1993	1.400	5.806	7.206

Le note illustrative del bilancio consolidato sono parte integrante di questo prospetto.

RENDICONTO FINANZIARIO CONSOLIDATO DEGLI ESERCIZI 1993, 1992 E 1991

<i>milioni di ECU</i>		<i>miliardi di lire</i>	<i>miliardi di lire</i>	<i>miliardi di lire</i>
1993		1993	1992	1991
2.332	DISPONIBILITÀ MONETARIE INIZIALI (*)	4.450	7.318	8.174
	Disponibilità monetarie generate (assorbite) dalle operazioni dell'esercizio:			
(914)	Utile prima della quota di competenza degli azionisti terzi	(1.745)	16	414
904	Rettifiche per riconciliare l'utile alle disponibilità monetarie generate dalle operazioni dell'esercizio: Ammortamenti	1.726	1.318	1.574
45	Variazione netta del fondo trattamento fine rapporto dipendenti	86	64	181
	Variazione del capitale di esercizio, al netto dell'effetto di variazioni nell'area di consolidamento:			
183	Crediti commerciali	350	(367)	(617)
139	Magazzino	265	417	670
(30)	Debiti commerciali	(58)	675	536
(10)	Altre attività e passività	(20)	(120)	(208)
154	Fondo imposte, garanzia ed altri fondi	294	(143)	(112)
77	Altre variazioni	147	(374)	(329)
548		1.045	1.486	2.109
	Disponibilità monetarie generate (assorbite) dalle attività di investimento:			
	Investimenti in:			
(2.655)	Immobilizzazioni materiali	(5.066)	(3.924)	(2.159)
(197)	Immobilizzazioni finanziarie	(376)	(162)	(119)
(121)	Beni immateriali e costi pluriennali	(231)	(186)	(110)
92	Contributi su investimenti	175	8	75
303	Realizzo della vendita di immobilizzazioni materiali e finanziarie	578	454	134
(44)	Altre (incluse acquisizioni di azioni di società consolidate ed altre variazioni nell'area di consolidamento)	(84)	(21)	25
(2.622)		(5.004)	(3.831)	(2.154)
	Disponibilità monetarie generate (assorbite) dalle attività di finanziamento:			
436	Nuovi finanziamenti	833	259	109
(352)	Rimborso di finanziamenti	(672)	(478)	(447)
37	Variazione netta dei crediti finanziari e dei titoli a medio e lungo termine	71	(3)	(67)
122		232	(222)	(405)
—	Distribuzione di dividendi	—	(301)	(406)
(1.953)	VARIAZIONE NETTA DELLE DISPONIBILITÀ MONETARIE	(3.727)	(2.868)	(856)
379	DISPONIBILITÀ MONETARIE FINALI (*)	723	4.450	7.318

(*) Le disponibilità monetarie includono le seguenti voci di bilancio: cassa e banche, titoli negoziabili, debiti verso banche e crediti e debiti finanziari a breve.

NOTE ILLUSTRATIVE DEL BILANCIO CONSOLIDATO AL 31 DICEMBRE 1993, 1992 E 1991

1) FORMA E CONTENUTO DEL BILANCIO CONSOLIDATO

Il bilancio consolidato Fiat Auto comprende i bilanci della Fiat Auto S.p.A., società controllata dalla Fiat S.p.A., e delle principali controllate italiane ed estere nelle quali la Fiat Auto S.p.A. detiene direttamente o indirettamente più del 50% del capitale ed i bilanci della Sevel S.p.A. e della Sevel Campania S.p.A., entrambe possedute al 50%, in cui Fiat Auto S.p.A. esercita un'influenza dominante. Le partecipazioni in società collegate in cui la Fiat Auto S.p.A. esercita direttamente o indirettamente un'influenza significativa, generalmente quelle dove detiene una percentuale di proprietà azionaria compresa tra il 20% ed il 50%, sono valutate secondo il metodo del patrimonio netto (Nota 7). Le società incluse nell'area di consolidamento al 31 dicembre 1993 e 1992 sono elencate nell'Allegato.

I bilanci delle società consolidate sono quelli approvati o predisposti dai rispettivi Consigli di Amministrazione per l'approvazione da parte delle assemblee degli azionisti delle singole società, opportunamente modificati, ove necessario, per uniformarli ai principi contabili omogenei di Gruppo che sono in linea con quelli raccomandati dallo I.A.S.C. e richiamati dalla Consob; inoltre questi bilanci sono stati riclassificati al fine di renderne la forma di presentazione più aderente ai criteri seguiti nella prassi internazionale.

I bilanci delle controllate operanti in paesi ad alto tasso di inflazione sono stati corretti per adeguarli al mutato potere di acquisto delle monete locali secondo le regole della contabilità per l'inflazione (Nota 21).

2) TECNICHE DI CONSOLIDAMENTO E PRINCIPI CONTABILI

Le principali tecniche di consolidamento e principi contabili adottati sono esposti qui di seguito:

Tecniche di consolidamento - Le principali tecniche di consolidamento adottate sono le seguenti:

- Il valore contabile delle partecipazioni detenute dalla Fiat Auto S.p.A. e dalle altre società incluse nell'area di consolidamento viene eliminato contro il relativo patrimonio netto a fronte dell'assunzione delle attività e passività delle società partecipate secondo il metodo dell'integrazione globale; le differenze risultanti dalla eliminazione delle partecipazioni contro il patrimonio netto delle partecipate alla data di acquisizione sono direttamente imputate a rettifica del patrimonio netto consolidato.
- Gli utili non ancora realizzati e i relativi effetti fiscali derivanti da operazioni fra le società di Fiat Auto sono eliminati, così come le partite che danno origine a debiti e crediti, costi e ricavi tra le società consolidate con il metodo dell'integrazione globale.
- Le quote di patrimonio netto e di utile di competenza di

azionisti terzi delle controllate consolidate sono esposte separatamente in un'apposita posta del bilancio.

- La conversione delle poste di stato patrimoniale dei bilanci espressi in moneta diversa dalla moneta di conto (Lira italiana) è effettuata applicando i cambi correnti di fine esercizio. Le poste di conto economico sono convertite ai cambi medi dell'esercizio salvo nel caso delle controllate estere operanti in paesi ad alto tasso di inflazione che sono convertite ai cambi correnti di fine esercizio conseguentemente all'applicazione della contabilità per l'inflazione. Le differenze cambio di conversione sono imputate al patrimonio netto consolidato.

Principi contabili - I principi contabili adottati sono esposti qui di seguito:

Titoli - I titoli negoziabili sono valutati al minore tra il costo di acquisto ed il corrispondente valore di mercato. Gli altri titoli, generalmente ad investimento duraturo, sono valutati al costo e svalutati al valore di mercato nei casi in cui abbiano subito una perdita di valore permanente.

Crediti e debiti - I crediti ed i debiti sono iscritti al loro valore nominale. I crediti sono ridotti al valore di presunto realizzo mediante la costituzione di un apposito fondo svalutazione crediti. I crediti e debiti in valuta sono allineati ai cambi di fine anno, o ai cambi concordati ove esistano appositi contratti di copertura; i relativi utili o perdite di conversione sono accreditati o addebitati al conto economico. La quota interessi, inclusa nel valore nominale dei crediti e debiti, non maturata a fine anno viene differita agli esercizi futuri.

Magazzino - Le giacenze di magazzino sono valutate al minore tra il costo (sostanzialmente FIFO) ed il valore di mercato. Le materie prime, i prodotti finiti, i ricambi e gli altri materiali obsoleti e di lento rigiro sono svalutati in relazione alle loro possibilità di utilizzo o di realizzo futuro. Il costo delle giacenze di magazzino comprende il costo diretto di materiali e manodopera ed i costi indiretti di produzione.

Partecipazioni - Le partecipazioni nelle società non consolidate dove vi è un'influenza significativa sono valutate secondo il metodo del patrimonio netto; quelle meno significative (generalmente con percentuale di controllo inferiore al 20%) sono valutate al costo, rettificato, se del caso, per tenere conto di eventuali perdite permanenti di valore.

Immobilizzazioni materiali, ammortamenti e contributi su investimenti - Le immobilizzazioni materiali sono esposte in bilancio al costo di acquisto o di costruzione. Tali costi vengono rettificati solamente nei casi in cui apposite leggi nazionali consentano la rivalutazione delle immobilizzazioni onde adeguarle, anche solo in parte, al mutato potere di acquisto delle monete od obblighino le società a rivalutare le stesse.

Gli ammortamenti sono calcolati a quote costanti sulla base di aliquote ritenute rappresentative della vita utile stimata dei cespiti, come segue:

Immobili civili ed industriali	3%-10%
Impianti	10%-17%
Macchinari	10%-13%
Attrezzature e mezzi di produzione	17%-25%
Mobili e dotazioni	12%-20%
Mezzi di trasporto	20%-25%

Le spese di manutenzione e di riparazione sono imputate direttamente al conto economico dell'esercizio in cui sono sostenute.

I contributi statali riferiti al costo di costruzione di immobilizzazioni materiali sono contabilizzati al momento in cui diviene certo l'incasso e imputati a conto economico gradatamente, in relazione alla vita utile dei cespiti cui fanno riferimento.

Beni immateriali e costi pluriennali - I beni immateriali ed i costi considerati di utilità pluriennale sono iscritti al costo, rettificato degli ammortamenti calcolati a rate costanti tenendo conto della prevista utilità futura per un periodo generalmente non superiore ai 5 anni.

Imposte - Le imposte correnti sono accantonate in base ad una ragionevole previsione dell'onere di imposta, considerando le eventuali esenzioni. Inoltre, nel bilancio consolidato sono state riflesse le imposte differite relativamente ad alcune differenze temporanee fra i risultati fiscalmente imponibili ed i risultati desunti dai bilanci delle singole società utilizzati per il consolidamento, come spiegato successivamente (Nota 11). Il beneficio fiscale delle perdite riportabili a nuovo viene riconosciuto nell'esercizio del realizzo.

Fondo trattamento fine rapporto dipendenti - Il fondo riflette l'indennità maturata a fine anno da ciascun dipendente in conformità alle legislazioni vigenti nei singoli paesi in cui le varie società consolidate operano.

Riconoscimento dei ricavi - I ricavi per la vendita dei prodotti sono riconosciuti al momento del passaggio di proprietà, che generalmente coincide con la spedizione.

Spese di ricerca e sviluppo - Le spese di ricerca e sviluppo sono imputate a conto economico nell'esercizio in cui sono sostenute. I contributi statali in conto esercizio relativi alla ricerca vengono accreditati a conto economico al momento in cui diviene certo l'incasso.

Spese di pubblicità e garanzia prodotti - Le spese di pubblicità e promozione vendite sono imputate a conto economico nell'esercizio in cui sono sostenute.

Gli oneri previsti per garanzia prodotto sono imputati a conto economico contestualmente alla registrazione della vendita.

Dati espressi in ECU - Il bilancio consolidato è preparato in Lire italiane. Al fine di evidenziare i dati principali nella moneta di conto europea, i dati contenuti nei prospetti di bilancio consolidato 1993 di Fiat Auto sono presentati anche con la conversione in ECU, applicando a ciascuna posta di bilancio il tasso di cambio Lira/ECU in vigore al 31 dicembre 1993 (ECU 1 pari a Lire 1.908,45). I valori in ECU, forniti a puri fini informativi, non devono essere intesi come attestazione di una effettiva conversione della lira in altra valuta.

3) TITOLI NEGOZIABILI

L'analisi al 31 dicembre 1993 e 1992 dei titoli negoziabili risulta come segue (in miliardi di Lire):

	1993	1992
Titoli a rendimento fisso		
Titoli emessi dallo Stato Italiano	1	811
Altri titoli	275	187
	276	998
Titoli azionari		
Azioni Fiat S.p.A.	259	—
	535	998

I titoli azionari presenti nel consolidato di Fiat Auto rappresentano un normale impiego di disponibilità a breve che ha trovato la realizzazione sul mercato nei primi mesi del 1994.

4) CREDITI FINANZIARI

I crediti finanziari al 31 dicembre 1993 e 1992 ammontano rispettivamente a Lire 3.542 miliardi e Lire 6.442 miliardi (di cui Lire 3.407 miliardi e Lire 6.235 miliardi a breve termine) e riguardano principalmente crediti verso la Capogruppo Fiat S.p.A. ed altre società finanziarie del Gruppo Fiat che svolgono servizi di tesoreria.

5) MAGAZZINO

Le giacenze di magazzino al 31 dicembre 1993 e 1992, al netto dei relativi fondi svalutazione per Lire 322 miliardi, comprendono le seguenti categorie (in miliardi di Lire):

	1993	1992
Materie prime	532	546
Prodotti in corso di lavorazione	492	434
Prodotti finiti e ricambi	1.608	1.918
	2.632	2.898

La diminuzione di Lire 266 miliardi rispetto al 1992 è sostanzialmente collegata al minor stoccaggio dei prodotti finiti in funzione di un migliore rapporto tra attività produttiva e volumi di vendita.

6) ALTRE ATTIVITÀ A BREVE

Al 31 dicembre 1993 e 1992, le altre attività a breve comprendono quanto segue (in miliardi di Lire):

	1993	1992
Crediti verso l'Erario	464	687
Imposte pre-pagate	81	45
Crediti verso enti diversi	163	135
Crediti verso il personale	43	56
Crediti verso Fiatsava per c/commissione	14	17
Altri crediti	168	82
Ratei attivi	23	7
Risconti attivi	373	109
	1.329	1.138

Nel 1993 la voce risconti attivi comprende Lire 274 miliardi relativi al risconto degli oneri di sconto su effetti commerciali dilazionati, presentati anticipatamente all'incasso, e considerati nei risconti finanziari nel precedente esercizio.

7) PARTECIPAZIONI E ALTRE IMMOBILIZZAZIONI FINANZIARIE

Le partecipazioni e le altre immobilizzazioni finanziarie al 31 dicembre 1993 e 1992 comprendono quanto segue (in miliardi di Lire):

	% partecipazioni		valore di carico	
	1993	1992	1993	1992
Partecipazioni (principalmente valutate con il metodo del patrimonio netto - Nota 2):				
Tofas-Turk Otomobil Fabrikasi A.S. (Turchia)	41,5	41,5	430	247
Fiat Auto Poland S.A.	94,1	—	448	—
Fiamsa Inversora S.A.	24,5	24,5	107	79
Sevel Nord S.A. (Francia)	50,0	50,0	83	100
Maserati S.p.A.	—	49,0	—	65
Fatma S.p.A.	36,6	36,6	30	30
Centro Ricerche Fiat S.C.p.A.	40,0	40,0	25	25
Rubattino 87 S.r.l.	50,0	—	24	—
Elasis Sistema Ricerca Fiat nel Mezzogiorno S.C.p.A.	56,0	56,0	17	17
Altre minori	—	—	80	85
			1.244	648

L'incremento nel valore delle partecipazioni deriva principalmente dall'allineamento della partecipata turca Tofas che nel 1993 ha conseguito un risultato particolarmente favorevole e quello della partecipata argentina Fiamsa Inversora S.A..

I dividendi pagati dalle Società partecipate alla Capo Settore negli esercizi 1993, 1992 e 1991 ammontano a Lire 36 miliardi, 18 miliardi e 16 miliardi.

All'incremento dell'esercizio concorrono anche i primi conferimenti e l'adeguamento al patrimonio netto della partecipata Fiat Auto Poland S.A. il cui consolidamento con il metodo dell'integrazione globale è stato rinviato all'esercizio 1994 per consentire l'omogeneizzazione del bilancio ai principi internazionali.

Le voci più significative del bilancio al 31.12.1993 della Fiat Auto Poland S.A. possono sintetizzarsi come segue:

(in miliardi di lire)

Attività	
Casse, banche e crediti finanziari	110
Immobilizzazioni	1.884
Crediti commerciali	348
Scorte e altre attività	206
	2.548
Passività	
Debiti finanziari	622
Fondi	757
Debiti commerciali e altre passività	693
Patrimonio netto	476
	2.548

La posizione finanziaria netta della Fiat Auto Poland S.A., che emerge dai dati patrimoniali sopra indicati, presenta un indebitamento di Lire 512 miliardi.

8) IMMOBILIZZAZIONI MATERIALI

Le immobilizzazioni materiali possono essere dettagliate come segue (in miliardi di Lire):

	1993			1992	
	Lordo	Fondi Amm.to	Contr. Differ.	Netto	Netto
Immobili civili ed industriali	4.046	(1.121)	—	2.925	2.992
Impianti macchinari ed attrezzature	18.679	(11.542)	(262)	6.875	5.241
Altre immobilizzazioni	1.431	(977)	—	454	514
Costruzioni in corso ed acconti versati	4.766	—	—	4.766	3.745
	28.922	(13.640)	(262)	15.020	12.492

La valutazione delle immobilizzazioni materiali si basa sui costi di acquisto e di fabbricazione, o di conferimento nel caso dei cespiti ricevuti in apporto nel 1979 a seguito della ristrutturazione del Gruppo Fiat.

Tali costi vengono rettificati solamente per effetto di rivalutazioni consentite da apposite leggi dei paesi in cui le società operano, quali la Legge 19/3/83 n. 72 e la legge n. 413 del 30/12/91 che hanno permesso alle società localizzate in Italia la rivalutazione della maggior parte delle immobilizzazioni materiali nell'anno 1983 e la rivalutazione dei terreni e degli immobili civili e industriali nel 1991. Al 31.12.1993 l'effetto delle rivalutazioni nel valore lordo delle immobilizzazioni materiali e nel fondo ammortamento risulta pari rispettivamente a Lire 1.120 miliardi e Lire 370 miliardi.

I contributi statali su investimenti contabilizzati successivamente al 1° gennaio 1988 sono differiti ed imputati al conto economico gradatamente sulla vita utile dei relativi cespiti. Al 31.12.1993 il loro ammontare nel bilancio è pari a Lire 262 miliardi (Lire 208 miliardi nel 1992) dopo l'imputazione a conto economico della quota di competenza dell'esercizio.

L'ammortamento delle immobilizzazioni materiali nel 1993, 1992 e 1991 è stato rispettivamente di Lire 1.608 miliardi, Lire 1.192 miliardi e Lire 1.479 miliardi.

9) BENI IMMATERIALI E COSTI PLURIENNALI

I beni immateriali ed i costi pluriennali al 31 dicembre 1993 e 1992 al netto degli ammortamenti effettuati in conto, sono così costituiti (in miliardi di Lire):

	1993	1992
Marchi, licenze, brevetti ed altri beni immateriali	118	70
Spese di impianto e di ampliamento	160	66
Altri costi pluriennali (disaggi e spese su emissione finanziamenti, imposte di registro ed altri costi relativi ad aumenti di capitale sociale, ecc.)	88	54
	366	190

L'ammortamento dei beni immateriali e dei costi pluriennali nel 1993, 1992 e 1991 è stato rispettivamente di Lire 118 miliardi, Lire 126 miliardi e Lire 95 miliardi. I valori del 1992 sono stati riclassificati per omogeneità di confronto con l'esercizio 1993.

10) ALTRE PASSIVITÀ A BREVE

Le altre passività a breve al 31 dicembre 1993 e 1992 comprendono quanto segue (in miliardi di Lire):

	1993	1992
Debiti verso l'Erario	516	445
Debiti verso Istituti Previdenziali ed Assistenziali	255	283
Debiti verso il personale	215	254
Altri debiti	116	125
Ratei passivi:		
Oneri e contributi relativi al personale	151	152
Altri ratei	171	199
Risconti passivi	381	175
	1.805	1.633

Nel 1993 la voce risconti passivi comprende Lire 230 miliardi relativi al risconto degli interessi attivi su effetti commerciali, per vendite con condizioni di pagamento dilazionato, presentati anticipatamente all'incasso e considerati nei risconti finanziari nel precedente esercizio.

11) FONDO IMPOSTE

Il fondo imposte copre la passività corrente per imposte sul reddito stimata dalle singole società consolidate sulla base di ragionevoli previsioni dell'onere fiscale di competenza.

Come consentito dai principi contabili dello I.A.S.C. le imposte differite contabilizzate negli allegati bilanci sono quelle che si prevede verranno pagate (o, nel caso di imposte prepagate, recuperate) nei prossimi tre anni, relative a differenze di natura temporanea fra i risultati fiscalmente imponibili e quelli desunti dai bilanci utilizzati per il consolidamento. Al 31 dicembre 1993 e 1992 tale procedura ha originato imposte pre-pagate iscritte a

bilancio nella voce " Altri crediti " rispettivamente per Lire 59 miliardi e Lire 45 miliardi, mentre, sempre alla stessa data, le imposte che si prevede verranno pagate nei tre anni successivi sono iscritte nel fondo imposte differite rispettivamente per Lire 32 miliardi e Lire 2 miliardi.

Al 31 dicembre 1993 e 1992, le imposte differite relative alle altre differenze temporanee che non si prevede saranno annullate entro i tre anni successivi, quali principalmente gli ammortamenti anticipati, potrebbero quantificarsi rispettivamente in circa Lire 1.200 miliardi e Lire 1.300 miliardi. Peraltro, Fiat Auto potrebbe beneficiare in futuro dei risparmi di imposta, stimabili in circa Lire 1.130 miliardi al 31 dicembre 1993 conseguente al riporto a nuovo di perdite fiscali ed altre esenzioni in alcune controllate. In particolare nel 1993, 1992 e 1991 l'utilizzo di perdite fiscali riportate a nuovo ha consentito di ridurre il carico d'imposta dei tre esercizi rispettivamente di circa Lire 147 miliardi, Lire 11 miliardi e Lire 9 miliardi.

Le imposte differite contabilizzate a conto economico derivano principalmente da differenze temporanee relative ad oneri a deducibilità fiscale differita e hanno dato origine ad accrediti per Lire 11 miliardi, Lire 6 miliardi e Lire 15 miliardi rispettivamente per il 1993, 1992 ed il 1991.

Le imposte stanziate nel conto economico consolidato per gli esercizi 1993, 1992 e 1991 ammontano rispettivamente a Lire 15 miliardi, 9 miliardi e 44 miliardi di cui rispettivamente Lire 3 miliardi, 2 miliardi e 11 miliardi relativi a società italiane.

L'aliquota fiscale teorica vigente in Italia è stata per gli esercizi 1993 e 1992 del 52%, e del 48% per l'esercizio 1991, mentre l'aliquota fiscale effettiva del consolidato Fiat Auto è stata rispettivamente dell'1,0%, 36,7%, 9,5%. La differenza tra le due aliquote è dovuta alle esenzioni ammesse dalle legislazioni dei vari paesi in cui le società operano, alle procedure seguite per la contabilizzazione delle imposte differite sopra indicate e, particolarmente per l'esercizio 1993, alle perdite maturate in gran parte delle società consolidate.

Le imposte sul reddito liquidate negli esercizi 1993, 1992 e 1991 sono ammontate rispettivamente a Lire 23 miliardi, Lire 54 miliardi e Lire 261 miliardi. A giudizio della Direzione, l'importo di Lire 62 miliardi (Lire 23 miliardi nel 1992) riportato nell'allegato bilancio consolidato è congruo a coprire le passività per imposte.

12) FONDO GARANZIA ED ALTRI FONDI

Il dettaglio di tale voce al 31 dicembre 1993 e 1992 è il seguente (in miliardi di Lire):

	1993	1992
Fondo per garanzia ed assistenza tecnica	596	562
Fondo per ristrutturazione in corso	100	—
Altri fondi rischi per oneri futuri e passività varie	551	430
	1.247	992

L'importo di Lire 100 miliardi esposto come fondo ristrutturazione rientra quale parte accertata dei maggiori costi che Fiat Auto verrà a sostenere nell'ambito dell'accordo stipulato nel mese di febbraio 1994 con le Organizzazioni Sindacali e le Autorità Governative, in merito al piano di ristrutturazione/riorganizzazione degli assetti produttivi.

13) DEBITI VERSO ISTITUTI DI CREDITO A MEDIO E LUNGO TERMINE

I debiti a medio e lungo termine, comprensivi della quota corrente, verso Istituti di credito al 31 dicembre 1993 e 1992 sono rappresentati da vari finanziamenti con rate di rimborso scadenti come segue (in miliardi di Lire):

	1993	1992
Da 1 a 2 anni	884	795
Da 2 a 3 anni	294	337
Da 3 a 4 anni	281	290
Da 4 a 5 anni	269	278
Oltre 5 anni	946	574
	2.674	2.274

Al 31 dicembre 1993 e 1992 la quota corrente compresa nei debiti a medio e lungo termine ammonta rispettivamente a Lire 513 miliardi e Lire 412 miliardi. Il raggruppamento dei finanziamenti secondo il relativo tasso di interesse risulta come segue (in miliardi di Lire):

	1993	1992
Tasso inferiore al 7,5%	1.534	1.432
Tassi compresi tra il 7,5% e 10%	666	33
Tassi compresi tra il 10% ed il 15%	463	746
Tassi oltre il 15%	11	63
	2.674	2.274

I finanziamenti con tassi inferiori al 10% sono principalmente costituiti da mutui agevolati concessi da enti statali italiani a fronte di investimenti nel Mezzogiorno.

Al 31 dicembre 1993 la composizione valutaria dei debiti a medio e lungo termine verso istituti di credito comprensivi della quota corrente è così costituita: Lire italiane 90%, Dollari 9% e altre valute 1%.

Al 31 dicembre 1993 e 1992 alcuni finanziamenti, rispettivamente per Lire 276 miliardi e Lire 415 miliardi comprensivi della quota corrente, sono garantiti da ipoteche ed altre garanzie reali sulle immobilizzazioni materiali.

14) DEBITI FINANZIARI A MEDIO E LUNGO TERMINE

Al 31 dicembre 1993, i debiti finanziari a medio e lungo termine ammontano a Lire 762 miliardi, di cui Lire 615 miliardi rappresentano il residuo debito infruttifero conseguente all'acquisizione delle attività Alfa Romeo dopo aver riclassificato a breve la quota scadente nel gennaio 1994. Nella fattispecie, gli effetti sull'allegato bilancio consolidato derivanti dall'attualizzazione di tale debito non sarebbero stati significativi.

15) CAPITALE SOCIALE

Il capitale sociale al 31 dicembre 1993, interamente sottoscritto e versato per Lire 1.400 miliardi, è costituito da n. 2.800 milioni di azioni ordinarie del valore nominale di Lire 500 ciascuna.

16) RISULTATI A NUOVO ED ALTRE RISERVE

Al 31 dicembre 1993 e 1992 i risultati a nuovo ed altre riserve sono così costituiti (in miliardi di Lire):

	1993	1992
Utili a nuovo ed altre riserve	7.226	7.176
Differenze cambio da conversione dei bilanci in valuta estera, al netto della correzione monetaria derivante dalla contabilità per l'inflazione	336	171
	7.562	7.347

Gli utili a nuovo ed altre riserve includono, oltre agli utili non distribuiti delle società controllate consolidate, le riserve di rivalutazione monetaria, derivanti principalmente dall'applicazione in Italia delle Leggi n. 72 del 19/3/83 e n. 413 del 30/12/91 e le altre riserve in sospensione di imposta o assoggettabili ad un conguaglio d'imposta in caso di distribuzione futura. Non sono state stanziare imposte a fronte di tali voci in quanto o permanentemente reinvestite nelle società controllate o perché non verranno effettuate operazioni che ne determinino la tassazione.

17) PROVENTI ED ONERI FINANZIARI E DIFFERENZE SU CAMBI

I proventi ed oneri finanziari e differenze su cambi netti del Settore negli esercizi 1993, 1992 e 1991 comprendono quanto segue (in miliardi di Lire):

	1993	1992	1991
Interessi attivi ed altri proventi finanziari	790	1.297	1.063
Interessi passivi ed altri oneri finanziari	(926)	(760)	(617)
Differenze su cambi	(266)	(237)	(26)
	(402)	300	420

Le "Differenze su cambi" includono utili e perdite su cambi derivanti da operazioni regolate in valuta per Lire (213) miliardi nonché gli effetti connessi alla conversione dei debiti e crediti in valuta ai cambi di fine anno per Lire (53) miliardi.

18) ALTRI PROVENTI ED ONERI

Gli altri proventi ed oneri per gli esercizi 1993, 1992 e 1991 includono quanto segue (in miliardi di Lire):

	1993	1992	1991
Plusvalenze realizzate su immobilizzazioni materiali ammontare netto	387	51	50
Accantonamenti per ristrutturazioni aziendali ed altri oneri di carattere straordinario	(292)	(155)	(153)
Altri proventi ed (oneri), ammontare netto	71	276	21
	166	172	(82)

Le plusvalenze realizzate su immobilizzazioni materiali sono conseguenza della cessione a terzi degli immobili facenti capo all'organizzazione commerciale, principalmente succursali di vendita situate in Italia.

Gli accantonamenti straordinari fanno riferimento per Lire 100 miliardi a rischi che esulano dall'attività caratteristica delle società controllate italiane ed estere e per Lire 100 miliardi rappresentano l'accantonamento al fondo di ristrutturazione di cui alla nota 12 del presente bilancio.

Nell'ambito degli altri proventi ed oneri netti sono comprese sopravvenienze per Lire 24 miliardi derivanti dall'utilizzo di fondi rischi costituiti in precedenti esercizi, minusvalenze su vendite di immobilizzazioni finanziarie per circa Lire 15 miliardi ed eccedenze di accertamenti di spese effettuati nel 1992 rispetto alle liquidazioni avvenute nell'esercizio per Lire 66 miliardi.

19) SPESE DI RICERCA E SVILUPPO

La Fiat Auto S.p.A. e alcune controllate sostengono ogni anno costi significativi per programmi di ricerca e sviluppo. Questi costi sono interamente imputati a conto economico nell'esercizio in cui sono sostenuti.

Negli esercizi 1993, 1992 e 1991 le spese di ricerca e sviluppo incluse tra i costi d'esercizio, ammontano rispettivamente a Lire 1.150 miliardi, 1.333 miliardi e 1.358 miliardi, pari rispettivamente al 4,6%, 4,9% e 4,9% dei ricavi consolidati.

I progetti di ricerca e di innovazione comportano attività che si sviluppano normalmente nel corso di più anni. In relazione ad una parte di tali progetti, la Fiat Auto S.p.A. e

controllate hanno richiesto alle Amministrazioni Pubbliche italiane e comunitarie le assistenze finanziarie previste dalle normative in materia.

A fronte dei progetti in corso di esecuzione nel 1993, le società hanno presentato alle Amministrazioni Pubbliche competenti istanze relative ad attività di ricerca per Lire 1.080 miliardi (principalmente afferenti il periodo 1988/1993). Al 31 dicembre 1993 gli Enti competenti avevano già deliberato finanziamenti a tasso agevolato (tasso medio del 3% circa) per circa Lire 236 miliardi, di cui Lire 159 miliardi già erogati al 31 dicembre 1993, e contributi per Lire 154 miliardi, di cui Lire 85 miliardi già erogati al 31 dicembre 1993. I finanziamenti e i contributi contabilizzati nel 1993 ammontano rispettivamente a Lire 91 miliardi e Lire 56 miliardi.

20) OPERAZIONI CON CONSOCIATE

Il bilancio consolidato della Fiat Auto S.p.A. e controllate riflette operazioni effettuate con altre società del Gruppo Fiat, principalmente per forniture di componenti e prodotti metallurgici nonché per servizi di tesoreria ed altri servizi finanziari, come segue (in miliardi di Lire):

	1993	1992	1991
Stato patrimoniale			
Crediti finanziari	3.362	5.642	7.036
Crediti commerciali	2.164	1.949	1.561
Debiti finanziari	2.720	2.594	849
Debiti commerciali	3.287	3.207	2.960
	1993	1992	1991
Conto economico			
Ricavi netti	1.322	1.523	1.371
Costi e spese	4.472	4.178	4.032
Interessi attivi	576	832	771
Interessi passivi	442	276	256

La voce Ricavi netti dell'esercizio precedente è stata riclassificata per omogeneità di confronto con l'anno in corso.

21) CONTROLLATE OPERANTI IN PAESI AD ALTO TASSO DI INFLAZIONE

I bilanci delle controllate operanti in paesi ad alta inflazione, che al 31 dicembre 1993 rappresentano rispettivamente il 9% delle attività e oltre il 15% dei ricavi consolidati, sono stati rettificati secondo la metodologia della contabilità per l'inflazione, riadeguando i valori storici di bilancio sulla base di indici ritenuti rappresentativi del mutato potere di acquisto delle monete locali; coerentemente con tale metodologia, i bilanci così rettificati sono convertiti in Lire ai cambi correnti di fine esercizio. Sono considerati paesi ad alto tasso di inflazione quelli dove la diminuzione del potere di acquisto della moneta è superiore al 100% negli ultimi tre anni (principalmente Brasile ed Argentina).

22) INFORMAZIONI PER SETTORE DI ATTIVITÀ E PER AREA GEOGRAFICA

La Fiat Auto S.p.A. e controllate operano prevalentemente in un unico settore di attività e cioè quello della produzione e vendita di autovetture, veicoli commerciali leggeri e relativi ricambi.

Un'analisi dei ricavi per destinazione e delle attività consolidate ripartiti per area geografica evidenzia quanto segue (in miliardi di Lire):

	1993	1992	1991
Ricavi netti per destinazione:			
Italia	11.126	14.088	14.820
Europa (esclusa Italia)	9.030	10.003	10.980
Sud America	4.193	2.716	1.070
Altri paesi	700	639	636
	25.049	27.446	27.506

	1993	1992	1991
Totale attività consolidate:			
Italia	22.503	23.377	22.195
Europa (esclusa Italia)	3.475	4.119	4.079
Sud America	2.759	1.694	950
	28.737	29.190	27.224

23) IMPEGNI, GARANZIE E PASSIVITÀ POTENZIALI

Al 31 dicembre 1993 la Fiat Auto S.p.A. e controllate avevano assunto impegni per acquisti di immobilizzazioni materiali per Lire 1.556 miliardi nei confronti di terzi e per Lire 1.120 miliardi nei confronti di altre società del Gruppo Fiat (nel 1992 Lire 2.723 miliardi e Lire 1.804 miliardi). Alla stessa data, le società avevano prestato avalli e fidejussioni a favore di terzi per Lire 442 miliardi (nel 1992 Lire 444 miliardi) ed erano inoltre esposte ad un rischio di regresso su effetti scontati o crediti ceduti pro-solvendo per Lire 214 miliardi verso terzi e Lire 2.733 miliardi verso altre società del Gruppo Fiat (nel 1992 Lire 89 miliardi e Lire 2.016 miliardi).

Per contro, la Società e le sue controllate avevano ricevuto garanzie da terzi per circa Lire 302 miliardi (Lire 285 miliardi nel 1992).

Alcune società controllate sono coinvolte in azioni legali e controversie fiscali per un rischio potenziale massimo stimato in Lire 36 miliardi. Inoltre la stessa Fiat Auto S.p.A. e altre sue controllate sono parte di causa di varie azioni legali e controversie di difficile quantificazione. Non si ritiene che da tali azioni e controversie possano emergere delle passività effettive di ammontare significativo.

Strumenti finanziari rappresentati fuori bilancio

La politica finanziaria di Fiat Auto, coordinata e svolta dalla Fiat S.p.A., prevede una gestione accorta e

prudente dei rischi connessi con le fluttuazioni dei rapporti di cambio tra le diverse valute nelle quali sono espresse le sue operazioni commerciali.

Tale gestione è caratterizzata dal prevalere delle attività produttive italiane rispetto a quelle estere che determina un significativo saldo positivo tra esportazioni ed importazioni da cui origina uno sbilancio favorevole tra gli incassi ed i pagamenti in valute estere.

Sono inoltre realizzate operazioni di copertura finalizzate a gestire l'esposizione di Fiat Auto alle fluttuazioni dei tassi di interesse. Gli strumenti finanziari cui si fa riferimento rientrano principalmente nella categoria contrattuale degli "Interest Rate and Currency Swap".

In particolare al 31.12.1993 sono in essere operazioni di tale natura per complessive Lire 848 miliardi (Lire 24 miliardi nel 1992).

**RELAZIONE DI CERTIFICAZIONE SUI
BILANCI CONSOLIDATI AL 31 DICEMBRE 1993 E 1992**

Price Waterhouse S.a.s.
di Renzo Latini & Co.

Società di Revisione
e Certificazione

Price Waterhouse



Al Consiglio di Amministrazione della
FIAT AUTO SpA

BILANCIO CONSOLIDATO AL 31 DICEMBRE 1993

RELAZIONE DELLA SOCIETÀ' DI REVISIONE

Abbiamo esaminato gli stati patrimoniali consolidati al 31 dicembre 1993 e 1992 della FIAT AUTO SpA e società controllate espressi in Lire italiane, ed i conti economici, prospetti delle variazioni nel patrimonio netto, rendiconti finanziari consolidati per gli esercizi chiusi al 31 dicembre 1993, 1992 e 1991 e relative note illustrative.

I nostri esami sono stati svolti secondo gli statuiti principi di revisione e, pertanto, sono stati eseguiti quei sondaggi delle scritture contabili e quelle altre procedure di verifica da noi ritenuti necessari nella fattispecie.

I principi contabili cui abbiamo fatto riferimento sono quelli raccomandati dall'International Accounting Standards Committee (IASC).

A nostro giudizio, sulla base della revisione condotta da noi o da altri revisori appartenenti all'organizzazione Price Waterhouse, i sopra menzionati bilanci consolidati presentano la situazione patrimoniale-finanziaria consolidata della FIAT AUTO SpA e società controllate al 31 dicembre 1993 e 1992, i risultati economici consolidati e le variazioni nella situazione patrimoniale-finanziaria consolidata per gli esercizi chiusi al 31 dicembre 1993, 1992 e 1991, secondo corretti principi contabili, richiamati nel terzo paragrafo.

Price Waterhouse

Ashok Sachthey

Ashok Sachthey
(Socio-amministratore)

Torino, 24 maggio 1994

DATI ECONOMICI FINANZIARI DEGLI ULTIMI OTTO ANNI

(in miliardi di lire)

	1993	1992	1991	1990	1989	1988	1987*	1986
Ricavi netti	25.049	27.446	27.506	27.675	28.424	25.454	22.142	16.384
Ammortamenti	1.726	1.318	1.574	1.600	1.596	1.367	1.215	921
Risultato operativo	(1.661)	(544)	160	907	2.362	2.136	1.998	1.578
Risultato prima delle imposte	(1.730)	25	458	1.105	2.714	2.422	1.896	1.874
Risultato netto	(1.756)	3	386	751	1.909	1.764	1.535	1.533
Proventi e (oneri) finanziari	402	300	420	380	352	300	(33)	126
Autofinanziamento (risultato prima della quota di terzi + ammort.)	(19)	1.334	1.988	2.371	3.527	3.172	2.780	2.495
Totale attività	28.737	29.190	27.224	25.970	26.297	23.302	21.166	17.040
Posizione finanziaria netta	(2.738)	1.163	3.838	4.302	5.916	4.759	3.173	2.612
Patrimonio netto	7.206	8.750	8.805	8.217	8.221	6.695	5.383	4.108
Investimenti	5.066	3.924	2.159	1.999	1.444	1.875	2.177	2.060
Ricerca e sviluppo	1.150	1.333	1.358	1.067	821	673	558	376
Dipendenti al 31/12 (numero)	120.338	125.378	128.925	133.431	134.270	130.899	129.818	98.976
di cui: cassa integr. spec.	5.000	5.205	1.053	—	101	720	6.289	1.915
Costo del lavoro	5.185	5.570	5.507	5.627	5.420	4.887	4.170	2.959
Risultato operativo su ricavi netti	(6,6%)	(2,0%)	0,6%	3,3%	8,3%	8,4%	9%	9,6%
Risultato operativo su C.I.N. medio	(14,5%)	(6,1%)	2,3%	17,1%	57,7%	53,8%	56,8%	47,5%
Risultato netto (prima della quota di terzi) su ricavi netti	(7,0%)	n.s.	1,5%	2,8%	6,8%	7,1%	7,1%	7%
Risultato netto su P.N. medio	(22,0%)	n.s.	4,5%	9,1%	25,6%	29,2%	32,3%	45,5%

* Acquisizione delle società ex Alfa Romeo.

SOCIETÀ INCLUSE NEL BILANCIO CONSOLIDATO CON IL METODO DELL'INTEGRAZIONE GLOBALE

DENOMINAZIONE	SEDE	VALUTA	CAPITALE SOCIALE	% QUOTA FIAT AUTO 1993	1992
SOCIETÀ CAPOSETTORE					
Fiat Auto S.p.A.	Torino	Lit.	1.400.000.000.000	—	—
CONTROLLATE ITALIANE:					
Ferrari S.p.A.					
Eserc. Fabbr. Autom. e Corse	Modena	Lit.	1.000.000.000	(1)	90,00
S.A.T.A.					
Soc. Autom. Tec. Avanzate S.r.l.	Melfi (PZ)	Lit.	380.000.000.000	100,00	100,00
Innocenti Milano S.p.A.	Milano	Lit.	4.000.000.000	100,00	51,00
F.M.A.					
Fabbr. Motori Autom. S.r.l.	Avellino	Lit.	270.000.000.000	100,00	100,00
Società Meridionale Produzioni Automobilistiche S.p.A.	Pomigliano (NA)	Lit.	9.700.000.000	(2)	100,00
Società Imm. Fabbr. Industriali SIFI S.p.A.	Torino	Lit.	450.000.000.000	100,00	100,00
Sofigem					
Soc. Finanz. Gest. Mobiliari S.r.l.	Torino	Lit.	100.000.000.000	100,00	100,00
F.A. Management					
Integrated Services S.r.l.	Torino	Lit.	500.000.000	100,00	(3)
Maserati S.p.A.	Modena	Lit.	117.777.990.000	100,00	(3)
CONTROLLATE ESTERE:					
Alfa Romeo G.m.b.H.	Austria	Sh.A.	5.000.000	(1)	100,00
Italcommerz Ex- und Import G.m.b.H.	Austria	Sh.A.	20.000.000	(1)	100,00
Alfa Romeo (Svizzera)	Svizzera	Fr.Sv.	1.800.000	(1)	100,00
Fiat Auto (Belgio) S.A.	Belgio	Fr.B.	403.000.000	100,00	100,00
Fiat Automobiler Danmark A/S	Danimarca	Kr.D.	55.000.000	100,00	100,00
Fiat Auto (France) S.A.	Francia	Fr.Fr.	177.500.000	100,00	100,00
Fiat Automobil A.G.	Germania	D.M.	95.000.000	100,00	100,00
Fiat Auto Hellas S.A.	Grecia	Dr.	354.849.000	100,00	100,00
Fiat Auto (Ireland) Ltd.	Irlanda	Punts	7.200.000	100,00	100,00
Fiat Auto Nederland B.V.	Olanda	F.Ol.	4.000.000	100,00	100,00
Fiat Auto Portuguesa S.A.	Portogallo	Esc.	1.600.000.000	100,00	100,00
Fiat Auto España S.A.	Spagna	Pts	100.000.000	100,00	100,00
Fiat Auto Sverige Aktiebolag	Svezia	Kr.S.	17.000.000	(1)	100,00
Fiat Auto (Suisse) S.A.	Svizzera	Fr.Sv.	33.500.000	100,00	100,00
Fahag Immobilien und Finanz. A.G.	Svizzera	Fr.Sv.	500.000	100,00	100,00
Société Immobilière Joker S.A.	Svizzera	Fr.Sv.	50.000	100,00	100,00
Fiat Auto (U.K.) Ltd.	Gran Bretagna	Lgs.	44.600.000	100,00	100,00
Fiat Motor Sales Ltd.	Gran Bretagna	Lgs.	10.000	(1)	100,00
Fiat Automoveis S.A. - FIASA	Brasile	CR\$	3.397.889.791	100,00	100,00
Fiat Auto Trading S.A.	Brasile	CR\$	5.679.801	100,00	100,00
Fiat Automoviles Venezuela C.A.	Venezuela	Bol.	50.000.000	100,00	100,00
Fiat Auto Eximport S.A.	Svizzera	Fr.Sv.	50.000	100,00	100,00
Cormec - Cordoba Mecanica S.A	Argentina	Pesos	44.632.515	55,00	55,00
COLLEGATE ITALIANE:					
Società Europea Veicoli Leggeri SEVEL S.p.A.	Atessa (CH)	Lit.	90.000.000.000	50,00	50,00
Soc. Europea Veic. Leggeri della Campania - Sevel Campania S.p.A.	Pomigliano (NA)	Lit.	50.725.000.000	50,00	50,00

(1) Società uscite dall'area di consolidamento nel corso del 1993.

(2) Società incorporata per fusione in Fiat Auto.

(3) Società entrate nell'area di consolidamento nel corso del 1993.

Fiat Auto S.p.A.
Pubblicità e Immagine
Progetto grafico:
Frenda Advertising - Torino
Fotocomposizione:
PGS - Torino
Fotolito:
CTM - Torino
Printed in Italy
S.A.N. - Torino 1994
Pubblicazione stampata
su carte senza cloro e riciclata.

